



(Als Manuscript für die Glieder des Rigaer Börsenvereins gedruckt.)

# Rigaer Handels-Archiv.

~~~~~

Zweiunddreissigster Jahrgang.

1905.

Zusammengestellt vom Kanzlei-Director des Rigaer Börsen-Comités

**N. v. Cramer.**



Дозволено цензурою. — Рига, 23 Февраля 1905 г.

# Inhalt.

|                                                                                                                          | Pag. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| <b>Allgemeine Uebersicht .....</b>                                                                                       | 1    |
| <b>I. Die Hafen- und Handelsabgaben.</b>                                                                                 |      |
| <b>1. Hafenabgaben:</b>                                                                                                  |      |
| a. Anweisung und Verwendung der Hafenabgaben .....                                                                       | 11   |
| b. Veränderung in den Abgabensätzen .....                                                                                | 32   |
| c. Hafen-Verwaltung .....                                                                                                | 33   |
| d. Das ehemalige Comptoir zur Erhebung der Handels- u. Schiffsabgaben .....                                              | 36   |
| <b>2. Handels- und Gewerbeabgaben .....</b>                                                                              | 37   |
| <b>II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.</b>                                                                      |      |
| <b>3. Hafenbauten:</b>                                                                                                   |      |
| a. Die Seedämme .....                                                                                                    | 37   |
| b. Die Düna-Regulirungsbauten .....                                                                                      | 39   |
| aa. Neubauten .....                                                                                                      | 39   |
| bb. Remonten .....                                                                                                       | 39   |
| cc. Uebergabe der fertigen Bauten .....                                                                                  | 39   |
| c. Projecte zur Verbesserung der Dünamündung .....                                                                       | 39   |
| d. Der Ausbau des Andreasholms .....                                                                                     | 40   |
| e. Der Ausbau des Durchbruchs .....                                                                                      | 41   |
| f. Projecte zur Verbesserung des Rigaschen Hafens: Verlegung der<br>Citadellstrasse und Erweiterung des Zollrayons ..... | 48   |
| g. Die Grenzen des Rigaschen Hafens .....                                                                                | 55   |
| <b>4. Der Baggerbetrieb:</b>                                                                                             |      |
| a. Die Leistungen des Baggerbetriebes im Jahre 1904 .....                                                                | 56   |
| b. Der Baggerapparat .....                                                                                               | 60   |
| c. Verhandlungen mit dem Chef der Hafenbauten betreffend die<br>Baggerarbeiten .....                                     | 61   |
| d. Anträge betreffend die Baggerarbeiten .....                                                                           | 61   |
| <b>5. Der Bau des Rigaer Eisenbahnhafens .....</b>                                                                       | 64   |
| a. Baggerungen und Schwemmarbeiten .....                                                                                 | 72   |
| b. Erdarbeiten .....                                                                                                     | 74   |
| c. Bauten .....                                                                                                          | 74   |
| d. Bebauung des Terrains im Bereich des Rigaer Eisenbahnhafens ..                                                        | 75   |
| e. Winterarbeiten und Werkstatt .....                                                                                    | 80   |
| <b>6. Die Baggerapparate und Dampfer des Rigaer Börsen-Comités:</b>                                                      |      |
| a. Die Bagger, Refouleure und Prähme .....                                                                               | 81   |
| b. Die Dampfer .....                                                                                                     | 83   |

|                                                                                          | Pag. |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 7. Die Anschaffung eines See-Eisbrechers .....                                           | 84   |
| 8. Revision der Ortsstatuten für den Rigaschen Hafen .....                               | 84   |
| 9. Der Winterhafen an der Dünamündung:                                                   |      |
| a. Frequenz .....                                                                        | 85   |
| b. Feuerlöschwesen, Krahn und Fischerei im Winterhafen .....                             | 85   |
| c. Stellung der Festungsverwaltung von Ustj-Dwinsk zum Winterhafen .....                 | 85   |
| d. Grenzen des Winterhafen-Gebietes .....                                                | 85   |
| e. Fort-Cometen-Damm-Geleise .....                                                       | 86   |
| f. Fort-Cometen-Damm-Drehbrücke .....                                                    | 86   |
| 10. Der neue Winterhafen .....                                                           | 86   |
| 11. Der Mühlgrabener Hafen .....                                                         | 87   |
| 12. Anlage einer Niederlage von Petroleum- und Naphtharückständen<br>in Mühlgraben ..... | 87   |
| 13. Der Bolderaa-Hafen .....                                                             | 88   |
| 14. Die Navigationsschule:                                                               |      |
| a. Wirksamkeit .....                                                                     | 88   |
| b. Unterricht und Lehrkräfte .....                                                       | 89   |
| c. Die Maschinisten- und Heizer-Abtheilung .....                                         | 89   |
| d. Reorganisation der Navigationsschule .....                                            | 89   |
| 15. Gründung einer Schiffsmechanikerschule .....                                         | 101  |
| 16. Die Schifferkasse .....                                                              | 105  |
| 17. Die Seemannskasse .....                                                              | 105  |
| 18. Das Seemannshaus:                                                                    |      |
| a. Frequenz .....                                                                        | 105  |
| b. Wladimir-Maria-Stiftung .....                                                         | 106  |
| 19. Verpflegung kranker Seeleute .....                                                   | 106  |
| 20. Das Schwimmdock .....                                                                | 107  |
| 21. Rigaer Patent-Slip-Dock .....                                                        | 109  |
| 22. Bolderaa-Maschinenfabrik .....                                                       | 109  |
| 23. Compass-Regulierungs-Station .....                                                   | 109  |
| 24. Beobachtungen an den Registrir-Pegeln in Riga und Ustj-Dwinsk ..                     | 109  |
| 25. Eisgangsbeobachtungen .....                                                          | 110  |
| 26. Lösch- und Ladeplätze .....                                                          | 111  |
| 27. Das Lootsen-Amt .....                                                                | 117  |
| 28. Leuchthürme und Seezeichen .....                                                     | 122  |
| 29. Die Pontonbrücke und die Errichtung einer festen Dünabrücke ..                       | 122  |
| 30. Hebung der Russischen Handelsschiffahrt:                                             |      |
| a. Bildung localer Fluss-Comités .....                                                   | 133  |
| b. Schiffsverkehr und Flössung auf den inneren Wasserwegen .....                         | 137  |
| c. Registrirung von Seeschiffen .....                                                    | 138  |
| d. Registrirung von Küstenfahrzeugen .....                                               | 150  |
| e. Gründung einer Baltischen gegenseit. Seeversicherungs-Gesellschaft                    | 159  |
| 31. Das Beresina-System und die obere Düna:                                              |      |
| a. Das Beresina-System .....                                                             | 160  |
| b. Die obere Düna .....                                                                  | 161  |
| 32. Verbindung der Livländischen Aa mit der Düna .....                                   | 163  |

### III. Assecuranzwesen.

|                                                                                                      |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 33. Versicherung des Arbeiter-Personals des Rigaer Börsen-Comités<br>gegen Unfälle .....             | 164 |
| 34. Versicherung der Dampfer und Bagger des Börsen-Comités gegen<br>Feuersgefahr und Explosion ..... | 164 |
| 35. Versicherung des Dampfers „Hercules“ gegen Seegefahr .....                                       | 165 |



## IV. Telegraphenwesen.

|                                                                                                 |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 36. Der Riga-Bolderaa-Telegraph .....                                                           | 165 |
| 37. Telegraphenstation in der Börse .....                                                       | 167 |
| 38. Die Handels-Telegraphen-Agentur (gegenwärtig St. Petersburger<br>Telegraphen-Agentur) ..... | 168 |

## V. Postwesen.

|                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-----|
| 39. Vergünstigte Beförderung von Postpacketen (collis postaux) ..... | 169 |
|----------------------------------------------------------------------|-----|

## VI. Eisenbahnwesen.

|                                                                                                                                                                               |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 40. Die Abtheilung für Eisenbahn - Angelegenheiten beim Rigaer<br>Börsen-Comité .....                                                                                         | 169 |
| 41. Interne Güter-Tarife der Russischen Eisenbahnen:                                                                                                                          |     |
| a. Conferenzen und Verhandlungen .....                                                                                                                                        | 171 |
| b. Interner allgemeiner Güter-Tarif .....                                                                                                                                     | 174 |
| c. Sammlungen der Tarife für Massenartikel (сводды) .....                                                                                                                     | 175 |
| 42. Nordisch-überseeischer internationaler Verkehr:                                                                                                                           |     |
| a. Conferenzen und Verhandlungen .....                                                                                                                                        | 176 |
| b. Der Import-Verkehr .....                                                                                                                                                   | 178 |
| c. Der Export-Verkehr .....                                                                                                                                                   | 178 |
| 43. Kaukasisch-Transkaspischer Verkehr .....                                                                                                                                  | 179 |
| 44. Internationaler Eisenbahnverkehr mit den Weststaaten über die<br>Landgrenzen .....                                                                                        | 180 |
| 45. Russisch-Chinesischer- und Amur-Ussuri-Verkehr .....                                                                                                                      | 180 |
| 46. Die Tarife für die Beförderung von Personen und von Waaren In<br>Personenzügen .....                                                                                      | 180 |
| 47. Betriebsseitige Verordnungen für die Beförderung von Waaren auf<br>den Eisenbahnen resh. Verhandlungen über solche Eragen:                                                |     |
| a. Beförderung von unbearbeiteten Häuten und Fellen .....                                                                                                                     | 181 |
| b. Verschiedene betriebsseitige Bestimmungen des Ministeriums der<br>Wegecommunication .....                                                                                  | 182 |
| c. Verhandlungen auf den Allgemeinen (Conventions-) Conferenzen<br>der Vertreter der russischen Eisenbahnen von grösserer allgemeiner<br>Bedeutung .....                      | 183 |
| 48. Ablenkung von Eisenbahnfrachten auf Umwegsrouten .....                                                                                                                    | 186 |
| 49. Entwicklung des Eisenbahnnetzes .....                                                                                                                                     | 189 |
| 50. Eröffnung, Umbenennung und Schliessung von Stationen und öffent-<br>lichen Lagerhäusern:                                                                                  |     |
| a. Eröffnung von Stationen .....                                                                                                                                              | 191 |
| b. Umbenennung von Stationen .....                                                                                                                                            | 192 |
| c. Schliessung von Stationen .....                                                                                                                                            | 196 |
| d. Eröffnung und Schliessung von öffentlichen Lagerhäusern .....                                                                                                              | 196 |
| 51. Riga-Oreler Eisenbahn.                                                                                                                                                    |     |
| a. Verschiedene Verhandlungen mit der Verwaltung der Riga-Oreler<br>Eisenbahn, sowie von letzterer für den Waarenverkehr der Rigaer<br>Stationen getroffene Verfügungen ..... | 197 |
| b. Umbau des Rigaer Eisenbahn-Knotenpunktes .....                                                                                                                             | 200 |

## VII. Zollwesen.

|                                                                                                          |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 52. Plombirung von Borten, Besatzschnüren und Bändern von weniger<br>als $\frac{1}{4}$ Zoll Breite ..... | 201 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|



|                                                                                                                                       | Pag. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 53. Plombirung von aus dem Auslande eingeführten Manschettenknöpfen aus Stahl .....                                                   | 203  |
| 54. Regeln über die Ausfuhr von Waaren .....                                                                                          | 204  |
| <b>VIII. Bank- und Börsenangelegenheiten.</b>                                                                                         |      |
| 55 Reform des Börsenhandels .....                                                                                                     | 204  |
| <b>IX. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.</b>                                                                                   |      |
| 56. Der Börsen-Speicher .....                                                                                                         | 208  |
| 57. Die Central-Waaren-Dépôts-Speicher .....                                                                                          | 208  |
| 58. Der Rigaer Elevator .....                                                                                                         | 208  |
| 59. Schuppen- und Speicherbauten auf dem Terrain des Eisenbahnhafens:                                                                 |      |
| a. Vertrag mit der Eisenbahn-Verwaltung .....                                                                                         | 209  |
| b. Theehaus .....                                                                                                                     | 209  |
| c. Geleise .....                                                                                                                      | 210  |
| d. Belastung der Schuppen .....                                                                                                       | 212  |
| e. Plätze bei den Schuppen .....                                                                                                      | 213  |
| f. Abnahme der Schuppen von den Bauunternehmern .....                                                                                 | 215  |
| g. Abrechnung mit der Eisenbahn-Verwaltung .....                                                                                      | 215  |
| h. Brandschaden .....                                                                                                                 | 216  |
| i. Wasserleitung .....                                                                                                                | 216  |
| k. Speicheranlagen am Quai des Eisenbahnhafens .....                                                                                  | 216  |
| <b>X. Das Exportgeschäft.</b>                                                                                                         |      |
| 60. Das Holzgeschäft:                                                                                                                 |      |
| Die Holzflössung auf der Düna .....                                                                                                   | 223  |
| 61. Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft:                                                                                          |      |
| a. Conferenz zur Ausarbeitung von einheitlichen Formularen für Conossemente, Frachtverträge und Contracte im Getreide-Exporthandel .. | 263  |
| b. Stockungen im Getreideversand auf den Eisenbahnen .....                                                                            | 277  |
| c. Errichtung von Commerzagenturen der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn .....                                                        | 279  |
| d. Regelung der Getreidezufuhr auf den Eisenbahnen nach Riga ...                                                                      | 283  |
| e. Verlegung des Lokals der Getreide- und Saatcontrole .....                                                                          | 284  |
| 62. Das Flachs- und Hanfgeschäft .....                                                                                                | 285  |
| <b>XI. Das Importgeschäft.</b>                                                                                                        |      |
| 63. Das Heringsgeschäft:                                                                                                              |      |
| a. Modus der Berechnung und Einzahlung der Zollgefälle für Heringe                                                                    | 293  |
| b. Schädigung des Rigaschen Heringsgeschäfts durch den zollfreien Import ausländischer Heringe nach Archangelsk .....                 | 294  |
| c. Verlegung der Heringskaje .....                                                                                                    | 299  |
| 64. Die Ladekrähne:                                                                                                                   |      |
| a. Verpachtung der Krähne an den Zollartell .....                                                                                     | 299  |
| b. Der electricische Krahn .....                                                                                                      | 299  |
| c. Der Mülhgrabener Krahn .....                                                                                                       | 299  |
| d. Der Schwimmkrahn .....                                                                                                             | 300  |
| <b>XII. Das Fabrikwesen.</b>                                                                                                          |      |
| 65. Ersatz ausländischer Steinkohle durch russische .....                                                                             | 302  |
| 66. Verein der Dampfkesselbesitzer zu Riga .....                                                                                      | 311  |

|                                                                                                    |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>XIII. Die Handelsämter.</b>                                                                     |            |
| 67. Pensionen der Handelsbeamten und Entschädigung derselben für ungewrakt verschifft Waaren ..... | 311        |
| 68. Der Rigaer Börsen-Artell.....                                                                  | 312        |
| <b>XIV. Handelsgesetzgebung.</b>                                                                   |            |
| 69. Revision der Reichs-Gewerbsteuer .....                                                         | 313        |
| 70. Stempelsteuer .....                                                                            | 326        |
| 71. Gründung von Handelskammern.....                                                               | 331        |
| <b>XV. 72. Die Börsen-Usancen .....</b>                                                            | <b>372</b> |
| <b>XVI. 73. Der Kaufmännische Verein .....</b>                                                     | <b>334</b> |
| <b>XVII. Unterrichtswesen.</b>                                                                     |            |
| 74. Das Rigasche Polytechnische Institut .....                                                     | 342        |
| 75. Die Bolderaasche Volksschule .....                                                             | 343        |
| 76. Die Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins.....                                            | 343        |
| 77. Commerzschule des Rigaer Börsen-Comités .....                                                  | 343        |
| <b>XVIII. 78. Darbringungen zu wohlthätigen Zwecken.....</b>                                       | <b>346</b> |
| <b>XIX. Handelsstatistik, Börsenblatt, Industriezeitung und Handelsarchiv.</b>                     |            |
| 79. Handelsstatistik .....                                                                         | 347        |
| 80. Das Rigaer Börsenblatt .....                                                                   | 348        |
| 81. Die Industrie-Zeitung .....                                                                    | 348        |
| 82. Handels-Archiv .....                                                                           | 349        |
| <b>XX. 83. Chronik .....</b>                                                                       | <b>349</b> |

## Besondere Beilagen.

|                                                                                                                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| I. Glieder des Rigaschen Börsenvereins im Januar 1905 .....                                                                                                       | 353 |
| II. Ortstatut über die Organisation der Wohleinrichtung des Holzhafens und über die Flössung von Holzmaterialien innerhalb der Grenzen des Rigaschen Hafens ..... | 359 |
| III. Statut der Rigaer Seemannsschule für weite Fahrten.....                                                                                                      | 369 |
| IV. Plan des Rigaer Eisenbahnhafens (vierte Bauperiode).                                                                                                          |     |

# Jahresbericht

des

Rigaer Börsen-Comités über seine Thätigkeit im Interesse  
des Handels und der Schiffahrt im Jahre 1904.

---

## Allgemeine Uebersicht.

Bei einem Rückblick auf die vom Börsen-Comité und seinen verschiedenen Delegationen im Jahre 1904 entwickelte Thätigkeit dürfte vor Allem angezeigt sein, auf den, trotz der durch den Krieg hervorgerufenen ungünstigen Conjunkturen, stattgehabten Weiterbau des Eisenbahnhafens hinzuweisen. In dem betreffenden Abschnitt ist ausführlich dargestellt, wie der Börsen-Comité im Interesse der Sache durch die gegebenen Umstände und Verhältnisse sich gezwungen sah, noch vor Abschluss eines regelrechten Contractes mit der Krone, ja sogar bevor er noch einen entsprechenden officiellen Antrag seitens der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt erhalten hatte, an den weiteren Ausbau des Hafens zu gehen. Dem Börsen-Comité ist ein solches Vorgehen nur dadurch möglich geworden, dass der Erlauchte Oberdirigende der Handelsschiffahrt und Häfen den bei ihm erschienenen Vertretern des Comités seine persönliche Genehmigung zur Ausführung der geplanten Arbeiten gegeben. Da ein plötzlicher Stillstand im Bau mit grossen Verlusten für den Börsen-Comité und seinen Bauunternehmer verknüpft war, auch die Gefahr vorlag, dass der plötzliche Abbruch der Arbeiten einen Theil der bereits vollendeten Arbeiten ernstlich schädigen würde und der Börsen-Comité sich ferner sagen musste, dass gerade durch die Quaianlagen und Aufschüttungen der III. Bauperiode das für den Speicherbau nothwendige Terrain geschaffen werden könnte, so musste der Börsen-Comité, selbst auf die Gefahr hin ein Jahr und vielleicht noch länger mit grossen Summen in Auslage zu sein, an den Weiterbau gehen, ohne den Abschluss des bezüglichen Vertrages abzu-



warten, nachdem im Princip die Genehmigung zum Bau gegeben worden war.

Ferner sind unter schwierigen Verhältnissen grosse Bagger- und Schwemmarbeiten beim Durchbruch resp. auf dem Badeholm gemacht worden, um der Schiffswerft Lange & Sohn den Bau und den Stapellauf grösserer Fahrzeuge durch Schaffung einer breiteren und tieferen Wasserfläche vor der Werft zu ermöglichen. Da der Antrag von der Hauptverwaltung der Handelsschiffahrt ausgegangen war, so hielt der Börsen-Comité sich für verpflichtet, die Arbeiten zu übernehmen, trotz des Umstandes, dass die für die Arbeiten angebotene Zahlung die Selbstkosten nicht einmal deckte. Ferner kann darauf hingewiesen werden, dass der Börsen-Comité im Interesse einer möglichst schleunigen Erfüllung des ihm gewordenen Auftrages an die Bagger- und Schwemmarbeiten ging, ohne den Abschluss einer schriftlichen Vereinbarung aus Petersburg abzuwarten.

An zweiter Stelle muss sodann des im verflossenen Jahre vollendeten Baues der Commerzschule der Rigaer Börsen-Kaufmannschaft gedacht werden. Mögen auch die Meinungen darüber auseinander gehen, ob man bei der äusseren und inneren Ausstattung des Baues nicht zu weit gegangen ist, in der Ueberzeugung sind aber Alle einig, dass dieser stolze Bau Zeugniß dafür ablegt, welch hohen Werth die Rigasche Kaufmannschaft auf die Bildung ihrer zukünftigen Glieder legt.

An dritter Stelle sei der erfolgten Reorganisation der Navigationsschule der Rigaer Kaufmannschaft in eine Seemannsschule für weite Fahrten auf Grundlage des neuen Gesetzes für Seemannsschulen gedacht. Durch diese Reorganisation ist der Rigaschen Schifffahrt die seit 60 Jahren bestehende Seefahrtsschule erhalten geblieben.

Die Stromvertiefungs-Arbeiten sind im verflossenen Jahre auf der bisherigen Grundlage vom Börsen-Comité ausgeführt worden. Ebenso die Remonte der Seedämme. Zum ersten Mal jedoch sind auf Verlangen der Haupt-Verwaltung derselben ausführliche Berichte und Daten über diese Arbeiten, sowie sämtliche Belege für die aus den Hafenabgaben im Laufe der zwei letzten Jahre gemachten Ausgaben vorgestellt. Die vom Börsen-Comité aus den Hafen-Abgaben beanspruchten Summen für den Baggerbetrieb, die Remonte der Seedämme, den Unterhalt der Navigationsschule u. s. w. sind sämtlich voll und ganz zur Auszahlung gelangt. Ebenso hat der Börsen-Comité zu Beginn des vorigen Jahres die 181,000 Rubel erhalten, deren Wiedererstattung er für die in den Jahren 1893 und 1896 angeschafften Baggerprähme beansprucht hatte. Im verflossenen Jahre ist auch die letzte Tilgungsrate der Börsenbau-Anleihe zur Auszahlung gelangt und sind somit auch die letzten Obligationen getilgt. Die vom Börsen-Comité auf dem Andreasholm erbauten provisorischen Speicher sind zu Beginn des verflossenen Jahres sämtlich in Betrieb genommen und ein 7-ter Speicher ist erbaut worden.



Zum Schluss des Jahres erfolgte die Anlage einer Rohrleitung und die Aufstellung von Hydranten im Anschluss an die städtische Wasserleitung.

Ferner wurde der Wiederaufbau der im Herbst abgebrannten Hälfte des Speichers № 2 durch einen Bau aus Stein in Angriff genommen, jedoch nicht beendet, da die eingetretene Kälte die Arbeiten aufhielt.

Gleichzeitig sind Schritte gethan, um sich das für den Bau von Speichern am Wasser nöthige Terrain im neuen Eisenbahnhafen zu sichern. Wenngleich die in Petersburg geführten Verhandlungen ergeben haben, dass Aussicht vorhanden ist, das erforderliche Terrain kostenlos oder jedenfalls für eine ganz geringe Pachtzahlung von der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt zu erhalten, so sind die Verhandlungen doch wieder in's Stocken gerathen, theils, weil die Hauptverwaltung den Bau von Eisenbahnschuppen in der ersten Reihe, am Wasser, für wünschenswerth hält und daher den Bau von Lager-Speichern erst in der zweiten Reihe gestatten möchte, theils weil unter den bestehenden politischen und durch diese in Mitleidenschaft gezogenen geschäftlichen Verhältnissen der Börsen-Comité zur Zeit nicht in der Lage ist, eine definitive Stellung in der Speicherbau-Angelegenheit einzunehmen.

Der auf Kosten der Hafen-Abgaben erbaute Schwimmkrahn ist zeitweilig dem Börsen-Comité zum Betriebe überlassen worden.

Im April gelang es dem Börsen-Comité nach vielfachen Verhandlungen in Petersburg die Frage des Zahlungs- resp. Berechnungsmodus für das Rammen der Pfähle im Exporthafen in dem vom Börsen-Comité vertretenen Sinne, im Gegensatz zu der Anschauung der Reichscontrole, entschieden zu sehen.

Zu Beginn des vorigen Jahres erfolgten verschiedene neue Anordnungen des Dirigirenden des Zollamtes für das Verladen zollfreier Waaren, die grosse Unbequemlichkeiten für den Ablader nach sich zogen. Bereits einige Tage später gelang es jedoch den Dirigirenden des Zollamts zu bewegen, die gemachten Anordnungen rückgängig zu machen. Bald darauf wurde auch das Gesuch des Börsen-Comités um Zustellung von Waaren zu den Rothen Speichern und den Speichern auf dem Eisenbahnterrain ohne Vorstellung der Frachtbriefe genehmigt. Fast gleichzeitig erfolgte die Bestätigung der vom Börsen-Comité mit der Riga-Oreler Eisenbahn-Verwaltung vereinbarten Regeln über die Zustellung von Waaren auf den Geleisen der Riga-Oreler Eisenbahn.

Die zu Anfang des Jahres in Frage gestellte Weiterexistenz des von der Rigaschen Kaufmannschaft vor 50 Jahren errichteten und unterhaltenen Riga-Bolderaa-Telegraphen, dessen Schliessung auf Vorstellung des Chefs des Rigaschen Telegraphen-Bezirktes vom Ministerium des Innern in Aussicht genommen war, ist bis auf Weiteres, dank dem energischen Eintreten des Petersburger Vertreters des Börsen-Comités, gesichert.

Von grosser Bedeutung für den Holzhandel waren die in der Behörde für Hafen-Angelegenheiten geführten Verhandlungen in Sachen der Vergebung der Holzflössung für weitere sechs Jahre und die vom Börsen-Comité gewünschte Revision des Ortsstatuts über die Holzflössung. Dank der Unterstützung, die der Börsen-Comité bei seinem Vorgehen beim Gouvernementschef fand, und vor Allem dank der unparteiischen und wohlwollenden Stellungnahme der Organe der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt konnte die Angelegenheit zu einem befriedigenden Abschluss geführt werden. Die näheren, nicht uninteressanten Einzelheiten dieser Angelegenheit sind im Artikel „Die Holzflössung auf der Düna“, zu finden.

Noch zahlreicher, als im Jahre 1903, war im verfloßenen Jahre 1904 die Anzahl der Congresse, Comité- und Commissions-sitzungen, an denen Vertreter des Börsen-Comités und der Kaufmannschaft theilgenommen haben. Der Reigen begann mit dem Congress für Flussschiffahrt und Wasserbau in Wilna. Der Rigaer Börsen-Comité war auf demselben durch die Herren S. Rehsche und Ingenieur A. Pabst vertreten. In der zweiten Hälfte des Januars erfolgte die Tagung einer besonderen Conferenz für Butterproduction beim landwirthschaftlichen Departement. Die Interessen Rigas waren durch den sibirischen Vertreter der Rigaer Firma Helmsing & Grimm vertreten. Die vom Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt für den Februar 1904 einberufene Conferenz in Sachen der Handelsschiffahrt wurde, wohl in Folge des inzwischen ausgebrochenen Krieges, auf das Jahr 1905 verlegt. Im Februar fanden jedoch bei der Handels-Abtheilung des Finanzministeriums Sitzungen einer besonderen Commission zur Bearbeitung der Frage über die Zusammensetzung und Competenz von örtlichen Flusscomités statt. An denselben nahmen als Vertreter des Börsen-Comités wiederum Herr Rehsche und Herr Ingenieur A. Pabst theil. Zu einer Creirung der Fluss-Comités, denen grosse Vollmachten gegeben werden sollen und in welchem das communale Element stark vertreten sein soll, ist es jedoch noch nicht gekommen. In demselben Monat fand in Petersburg eine Conferenz in Sachen der collis postaux statt, an der im Auftrag des Börsen-Comités der Petersburger Vertreter von Hübbenet theilnahm. Es sind denn auch einige Erleichterungen im Verkehr derselben geschaffen worden. Im April tagte beim Petersburger Börsen-Comité eine Conferenz der Vertreter der Börsen-Comités der Hafenstädte in Sachen des Getreidehandels. An derselben beteiligten sich Herr Beyermann und der Secretair von Reibnitz. In Sachen der Annahme der deutsch-niederländischen Getreide-Contracte fand sodann im Mai eine Conferenz in Berlin statt, zu welcher als Vertreter des Rigaschen Börsen-Comités Herr W. Beyermann abdelegirt worden war. Das Nähere über diese Conferenzen befindet sich im Capitel über den Getreidehandel. Am 28. Mai fand sodann in Petersburg im Comité für



Hafenangelegenheiten eine Sitzung in Sachen der Vergebung der Flössung statt. An derselben nahm Herr S. Rehsche theil. Im Juli fand bei der Verwaltung der Staatsbahnen eine Commissionssitzung zur Erörterung über die Frage der Ausstattung der Station Riga-Hafen mit Speichereinrichtungen und den Typus der letzteren statt. Als Vertreter des Börsen-Comités wurde Herr Ingenieur Pabst ab delegirt. Zu einem practischen Resultat haben diese Verhandlungen bisher nicht geführt. An dem in Bremen tagenden XV. Congress des nordisch-überseeischen Verkehrs nahm der Geschäftsführer der Eisenbahn-Abtheilung Herr Friesendorff theil. Im August berieth in Riga die Delegation für das Hanfgeschäft gemeinsam mit dem nach Riga gesandten Beamten des Landwirthschafts-Ministeriums Wirkl. Staatsrath Ponomarew über verschiedene, den Hanfhandel betreffende Fragen. Im August fanden in Petersburg Conferenzen statt: beim Verkehrsministerium in Betreff Regulirung des Transportes von Getreide nach den Rigaschen Häfen und beim Finanzministerium zur Beprüfung des Gesuches der Moskau—Windau—Rybinsker Bahn, ihr Beleihungs-, Lagerungs- und Commissions-Operationen zu gestatten. An der ersten Conferenz theilnahmen Herr Vice-Consul Larssen und Herr Friesendorff, an der zweiten Herr Vice-Consul Larssen und Herr von Hübner. Die auf der ersten Conferenz gemachten Vorschläge der Vertreter des Getreidehandels fanden in der Reichseisenbahn-Verwaltung eine sympathische Aufnahme, doch dürfte dieser Umstand der Regulirung des Transportes von Getreide nur wenig genützt haben. Was die Resultate der zweiten Conferenz anbetrifft, so hatte sich die überwiegende Majorität gegen die Bewilligung des Gesuches der Moskau—Windau—Rybinsker Bahn ausgesprochen und ist jedenfalls bis zum Schluss des Jahres keine entgegengesetzte Verfügung getroffen worden. Am 14. October wurden in Petersburg im Comité für Hafenangelegenheiten die Forderungen des Rigaer Börsen-Comités hinsichtlich der Anweisungen von Mitteln für die Baggararbeiten und den Unterhalt der Seedämme geprüft. Der Börsen-Comité war durch den Canzlei-Director von Cramer und den Ingenieur Fleischer vertreten. Die vom Börsen-Comité erbetenen Summen wurden ohne irgend welche Kürzung bewilligt. Am folgenden Tage fand unter dem Präsidium des Chefs der Hafenabtheilung eine Commissionssitzung statt in Betreff der von oben genannten Vertretern des Börsen-Comités angeregten Frage der Ueberlassung von Terrain für den Bau von Speichern auf dem der Hauptverwaltung für Handelsschifffahrt im Eisenbahnhafen gehörenden Territorium. Das Ergebniss war, dass im Princip die Abtretung von Terrain unter durchaus mässigen Pachtbedingungen zugestanden wurde, jedoch unter der Voraussetzung, dass am Wasser nicht hohe Speicher für lange lagernde Waaren, sondern nur einstöckige Schuppen für kurz terminirte Lagerung errichtet werden. Die Frage, wer die Schuppen

bauen würde, wurde offengelassen, ebenso die discutirte Frage eines combinirten Baues von Schuppen und Speichern.

Gleichfalls im October fand unter dem Vorsitze des Collegens des Finanzministers Timirjasew eine Sitzung statt, in Angelegenheiten der vom Rigaer Börsen-Comité im Laufe von fast anderthalb Jahren eifrig betriebenen Ergreifung von Massregeln zum Schutze des Herings-Importhandels am Baltischen Meere, dem im Hinblick auf die zollfreie Einfuhr von Heringen über Archangelsk ein vollständiger Niedergang droht. Die Interessen Rigas wurden auf dieser Conferenz durch den Petersburger Agenten Herrn von Hübbenet und das Glied der Delegation für das Heringsgeschäft, Herrn Petersohn, vertreten. Das Resultat war, dass die Berechtigung der von den baltischen Hafenstädten vorgebrachten Klagen anerkannt und verschiedene, zum Theil administrative, zum Theil auf dem Wege des Gesetzes zu erlassende Massregeln in Aussicht genommen wurden. Bis zum Schluss des Jahres waren dieselben jedoch noch nicht in Kraft getreten, was im Interesse des Heringshandels lebhaft bedauert werden muss.

Im November fanden im Finanzministerium die für die ganze Handelswelt überaus wichtigen Conferenzen in Sachen der Revision des bestehenden Gewerbesteuer-Gesetzes statt. An diesen Conferenzen nahmen als Vertreter des Rigaer Börsen-Comités Herr Aeltester W. Kerkovius und Herr v. Hübbenet theil. Aus den Berichten dieser beiden Herren geht hervor, dass die Tendenz des Gesetzentwurfes eine stark fiskalische sei, die Stellungnahme der Vertreter des Handels zu demselben eine durchaus ablehnende genannt werden müsse und dass eine Umarbeitung des ganzen Entwurfes in Aussicht genommen wäre. Die näheren Einzelheiten, sowie die von den Rigaschen Vertretern im Verein mit den anderen Vertretern des Handels abgegebenen besonderen Meinungen befinden sich im Capitel über die Handelsgesetzgebung.

Im December fanden im Finanzministerium Sitzungen einer besonderen Commission in Sachen des Schifffahrtsgewerbes und der Flössung auf den inneren Wasserwegen statt. An den Berathungen in der Handelsabtheilung nahmen als Vertreter des Börsen-Comités die Herren Rich. Lyra und v. Hübbenet theil. Der Zweck dieser Berathungen war, die Stellungnahme der Interessenten zu den vom Ministerium der Wege-Communication ausgearbeiteten Regeln zu erfahren. Das weitere Schicksal dieser Regeln ist noch unbestimmt.

Im December fand ferner beim Petersburger Börsen-Comité eine Conferenz der Vertreter der Nordrussischen Börsen-Comités in Anlass des Antrages Rheinischer Getreideimporteure um Einführung eines einheitlichen Contractes für Getreideverkäufe von der Ostsee statt. Als Vertreter des Rigaer Börsen-Comités war Herr Vice-Consul Larssen abdelegirt worden. Die ablehnende Stellungnahme der Vertreter des Getreidehandels der Ostseehäfen zu den Anträgen der deutschen



Getreide-Importeure ist bekannt. Ferner fand im December bei der Petersburger Börse ein Congress der Flachs- und Hanfhändler statt. Als Vertreter der Händler betheiligte sich an diesem Congress Herr W. Meslin, als Vertreter des Börsen-Comités Herr Secretär M. v. Reibnitz. Das Nähere über die Beschlüsse dieses Congresses, betreffend Massnahmen gegen Missbräuche im Handel, findet der Leser im Art. „Das Flachs- und Hanfgeschäft.“

Ausser diesen Sitzungen sind die regelmässigen Tarif-Conferenzen und die häufigen Versammlungen der Vertreter des Nordisch-überseeischen Verkehrs vom Rigaer Börsen-Comité beschickt worden und haben hier an Ort und Stelle verschiedene Sitzungen und Versammlungen stattgefunden, an denen Vertreter des Börsen-Comités theilgenommen, wie z. B. an einer unter dem Vorsitze des Dirigirenden der Exploitations-Abtheilung der Verwaltung der Riga-Oreler Bahn stattgehabten Sitzung, betreffend die Ergreifung von Massnahmen, um Getreidestockungen abzuwenden, ein Müller-Congress u. s. w. Ferner haben im Laufe des Jahres 18 Sitzungen in der örtlichen Behörde für Hafenangelegenheiten stattgefunden. An diesen Sitzungen hat, ausser den beständigen Gliedern von Seiten des Börsen-Comités und der Kaufmannschaft, mit berathender Stimme auch der Kanzlei-Director v. Cramer theilgenommen. Zu einzelnen Sitzungen wurden die Ingenieure des Börsen-Comités vom Hafenchef eingeladen. Zu den Sitzungen in der Flössungs-Angelegenheit wurden auf besondere Anordnung der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt Vertreter des Holzhandels und zwar die Herren: H. Kehrhahn, R. Lyra, J. Hurwitz, S. Berlin, M. Gutmann, A. Rabinowitsch und L. Berlin hinzugezogen. Ferner haben Beamte des Rigaer Börsen-Comités mehrfache Fahrten in die Residenz zur Förderung einzelner bestimmter Angelegenheiten unternommen.

Im Mai 1904 überreichte eine aus dem Präses des Börsen-Comités General-Consul Lübeck, dem Kanzlei-Director N. v. Cramer und dem Ingenieur O. Fleischer bestehende Deputation dem in Riga eingetroffenen Ober-Dirigirenden der Handelsschiffahrt, Seiner Kaiserlichen Hoheit dem Grossfürsten Alexander Michailowitsch, ein Memorial betreffend den im Interesse der Schiffahrt und des Handels nothwendigen Weiterbau des Eisenbahnhafens. Die Stellungnahme des Grossfürsten zu dem Gesuche des Börsen-Comités gab dem Börsen-Comité die Möglichkeit, wie schon oben mitgetheilt, die nothwendigen Arbeiten fortzusetzen. Das Nähere über diese wichtige Angelegenheit befindet sich im Capitel „Der Bau des Rigaer Eisenbahnhafens“.

Im März des verflossenen Jahres hatten sich der Präses des Börsen-Comités, General-Consul Lübeck, und der Kanzlei-Director, Staatsrath v. Cramer, nach Petersburg begeben, um den Herrn Finanzminister persönlich um die Erhöhung des Rediscont-Credites der Börsenbank bei der Reichsbank zu ersuchen. Dieser Schritt hat insoweit Erfolg gehabt,

als der Credit um 500,000 Rbl. erhöht worden ist. Weniger erfolgreich sind jedoch die Bemühungen des Börsen-Comités hier an Ort und Stelle gewesen, das hiesige Comptoir der Reichsbank zu einem weniger rigorosen Vorgehen in Sachen des Disconts von Wechseln zu veranlassen.

Im Interesse der örtlichen Kaufmannschaft sind ferner höheren Ortes oder bei den örtlichen Autoritäten verschiedene Gesuche eingereicht oder Eingaben gemacht worden. So hat der Börsen-Comité sich für eine Abänderung des Entschädigungsmodus für beschädigte, verdorbene oder verloren gegangene Waaren seitens der Eisenbahnverwaltung verwandt; um Gewährung des Rechtes an die Frachtbrief-Eigenthümer Frachtbriefe auf Grund von Cessionsaufschriften auf denselben weiter zu übergeben, was vom Senat auch in bejahendem Sinne entschieden worden ist; um Inhibirung der von der Riga-Oreler Eisenbahnverwaltung angeordneten Verkürzung der zahlungsfreien Lagerfrist in den Stationschuppen für Frachtgüter in Waggonladungen, welcher Bitte denn auch entsprochen worden ist. Die vom Zollamte verlangte Besteuerung der Beilagen der Schifferangaben, bei Zahlung der Pudabgaben, mit Stempelmarken, veranlasste den Börsen-Comité, ein bezügliches Gesuch an die Haupt-Verwaltung für Handelsschiffahrt zu richten. Die Beschwerde wurde als berechtigt anerkannt und erhielt das Zollamt die entsprechenden Weisungen. Das vom Börsen-Comité dem Chef der Riga-Oreler Eisenbahn vorgestellte Gesuch um Aufnahme des Charfreitages, des Johannistages, zweiten Pfingsttages und Busstages in die Zahl der Feiertage, an denen die Schuppen geschlossen sein müssen, ist unbeantwortet geblieben, ebenso wie das gleichzeitig vorgestellte Gesuch um Ausgabe der Waaren aus den Stationsschuppen im Laufe der Sommermonate von 6 Uhr Morgens an, welches Gesuch bereits 1903 abschlägig beschieden worden war. Ueber den Beschluss der Behörde für Hafen-Angelegenheiten in Sachen der Vergebung der Holzflössung an die früheren Unternehmer, ohne Torg und vorhergegangene allseitige Revision des Ortsstatutes über die Holzflössung, wurde vom Börsen-Comité beim Comité für Hafen-Angelegenheiten Klage geführt. Das Resultat war die Aufhebung des Beschlusses der örtlichen Hafenbehörde mit allen Folgen. Die vom Börsen-Comité gewünschte Revision des ganzen Ortsstatuts ist erfolgt und ein neues zum Schluss des Jahres erlassen. Dem am 30. September an den Minister der Wege-Communication gerichteten telegraphischen Gesuch um Massnahmen zur Beseitigung von Stockungen in den Getreidesendungen, kann selbstverständlich nur eine problematische Bedeutung beigemessen werden. Einen unmittelbaren Erfolg hatte aber das an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten gerichtete Gesuch betreffend die Frachtberechnung für Getreidesendungen nach Riga, bei etwa sich herausstellender Nothwendigkeit der Weiterbeförderung nach Windau und Libau. Ebenso ist es durch Hilfe des wirkl. Staatsraths Daragan gelungen, die Haupt-



Verwaltung der Eisenbahn zu veranlassen, die Anordnung zu treffen, dass Rapporte der einzelnen Stationen auf den Rigaschen Zufuhrwegen über die Dauer der *очередь* für Getreidesendungen dem Börsen-Comité zugehen sollen. Diese Publikationen hatten anfangs einen grossen Werth; leider langen sie jetzt sehr verspätet an. Das Gesuch des Börsen-Comités um Creirung der ursprünglichen für Reval in Aussicht genommenen Prüfungs-Commission in Riga, behufs Zulassung von Personen zur Ausübung des Schiffergewerbes, die nicht im Besitze der erforderlichen Diplome sind, welches Gesuch anfänglich abschlägig beschieden worden war, ist nachträglich genehmigt worden und hat diese Commission in Riga bereits getagt. Im September sah sich der Börsen-Comité veranlasst, eine Eingabe an den Finanzminister zu machen, in welcher er sich entschieden gegen das Gesuch der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn um Genehmigung der Errichtung von Eisenbahn-Commerz-Agenturen aussprach.

Im Laufe des Jahres sind verschiedene Schritte gethan worden, um das Finanzministerium zu veranlassen, Massregeln zu einer zufriedenstellenden Thätigkeit der Handels-Telegraphen-Agentur zu veranlassen. Diese Bemühungen sind zum Theil von Erfolg gewesen, so ist z. B. der Etat vergrössert worden, was durchaus nothwendig war. Hat doch die Arbeitsüberbürdung des früheren Leiters, Herrn Kock, zu einer schweren Nervenerkrankung geführt und, zum Bedauern des Börsen-Comités, die Veranlassung zu seiner Amtsniederlegung gegeben. Sodann hat sich der Börsen-Comité im vergangenen Jahre bei den Assecuranz-Gesellschaften um Reducirung der überaus hohen Prämiensätze für verschiedene Waaren verwandt.

Sehr gross ist die Anzahl der Gutachten, die der Börsen-Comité im Laufe des vergangenen Jahres in Folge des Wunsches des Finanzministeriums, der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt, des Ministeriums der Communication und verschiedener anderer Regierungs-Behörden, gestützt auf die Meinungs-Aeusserungen seiner Delegationen oder besonderer Commissionen, abgegeben hat. Diese Gutachten betrafen folgende Angelegenheiten und Fragen: die geplante Börsen-Reform; die Gründung einer neuen Gesellschaft gegenseitigen Credits; die Umwandlung einer Spar- und Vorschuss-Casse in eine Gesellschaft gegenseitigen Credits; Scheidung der obligatorischen Hafen- und Schiffsabgaben von den privaten Ausgaben in den Abrechnungen der Schiffsagenten und Adressaten; der Ersatz der ausländischen Kohle durch russische. Zur Klärung dieser Angelegenheit ist Allerhöchst eine Besondere Commission gebildet worden. Die Anfrage dieser Commission erforderte bei der Wichtigkeit der Frage ein reichliches Erwägen aller in Frage kommenden Faktoren. Das der Delegation für die Fabrik-Industrie vorliegende reiche Material sprach überzeugend dafür, dass zur Zeit ein Ersatz der ausländischen Kohle durch russische in den Baltischen Häfen nicht möglich sein würde. Ferner wurden vorgestellt: Gutachten zum Gesetzentwurf über die

Registratur von Seeschiffen; zu einer zu gründenden Baltischen gegenseitigen Versicherungs-Gesellschaft von Schiffen; betreffend die Errichtung von Privat-Comptoirs, welche Auskünfte in Eisenbahnfragen ertheilen; betreffend Gründung eines Vereins der Dampfkesselbesitzer; zur Frage der Revision der Getreidetarife; zur Frage der Registrirung von Küstenfahrzeugen. Dem Rigaschen Hafen-Chef wurden drei ausführliche Gutachten über die Sicherheit und den Zustand aller befestigten und zum Anlegen von Schiffen geeigneten Dünaufer, über die nothwendigen Veränderungen im bestehenden Ortsstatut für die Flössung und hinsichtlich des Entwurfes eines neuen Lootsen-Statuts vorgestellt. Ferner wurden seitens der Usancen-Delegation Gutachten über verschiedene Fragen abgegeben (siehe das Capitel „Börsen-Usancen“); seitens der Delegation für das Holzgeschäft verschiedene Auskünfte ertheilt, verschiedene Daten und mehr oder minder verarbeitetes Material dem Finanzministerium, dem „Westnik Finanzow“ und anderen Institutionen vorgestellt, Experten gewählt u. s. w.

Bei einem Ueberblick über die Massnahmen des Börsen-Comités im Interesse der Rigaschen Schiffahrt und des Rigaschen Handels müssen noch folgende Angelegenheiten berührt werden.

Bei ihrer Anwesenheit in der Residenz, gelang es dem Präses des Börsen-Comités, Herrn General-Consul Lübeck, und Herrn Vice-Consul Larssen vom Chef der Hafen-Abtheilung Herrn Beklemischew das Versprechen zu erhalten, dass, falls es sich als nothwendig erweisen sollte, der Eisbrecher „Jermak“ dem Rigaer Hafen zur Verfügung gestellt werden solle. Dieses Versprechen ist denn auch gehalten worden. Mit der Stadtverwaltung sind zu Beginn des Jahres Verhandlungen wegen ausgedehnterer Ausnutzung des Kiepenholms gepflogen. Unter Theilnahme von Vertretern des Börsen-Comités und der Kaufmannschaft sind die Grenzen des Rigaschen Hafens bestimmt worden. Die Frage der Erweiterung des Zoll-Rayons ist in Erörterung gezogen worden. Endlich sind mit der Stadtverwaltung Verhandlungen über den Ausbau des Andreasholms, resp. die Errichtung von Quaimauern, Auffüllung des Terrains und die Abgabe von Plätzen für den Bau von Speichern angeknüpft worden. Doch sind die Verhandlungen nicht vorwärts gekommen, so dass die Stadtverwaltung, soweit dem Börsen-Comité bekannt, ihren Standpunkt hinsichtlich der Höhe des Kaufpreises und des Grundgeldes nicht aufgegeben hat.

Mit der Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn ist der Contract für die Exploitation des Fort-Cometdamm-Geleises erneuert worden. Auch haben mit genannter Eisenbahn - Verwaltung Verhandlungen wegen Herstellung von Weichen, Verlegung der Geleise u. s. w. behufs besserer Bedienung der Speicher auf dem Andreasholm, stattgefunden. Dieselben haben aber zu Ende des Jahres noch zu keinem Resultate geführt.



Zum Schluss sei noch darauf hingewiesen, dass abgesehen von manigfachen kleinen Spenden und Zeichnungen, auf Antrag des Börsen-Comités folgende grössere Beträge von der Kaufmannschaft bewilligt worden sind. Zur Ausrüstung des Livländischen Feldlazareths 25,000 Rbl., zur Verstärkung der Kriegsflotte 25,000 Rbl. In Anlass der Geburt Seiner Kaiserlichen Hoheit des Grossfürsten Thronfolgers 50,000 Rbl. zur Verstärkung der Mittel der Krönungsstiftung und 25,000 Rbl. zum Besten des Hilfsvereins der Handlungcommis. Diesen beiden Stiftungen ist auf Bitte der Kaufmannschaft und mit Genehmigung Seiner Majestät des Kaisers der Name Seiner Kaiserlichen Hoheit des Grossfürsten Thronfolgers Alexei Nicolajewitsch zugeeignet worden.

## I. Hafen- und Handelsabgaben.

### 1. Hafenabgaben.

#### a. Anweisung und Verwendung der Hafenabgaben.

Bereits im vorhergehenden Jahresbericht war constatirt worden, dass nach erfolgter Reorganisation der verschiedenen Organe der Hauptverwaltung der Handelsschifffahrt die Behandlung der die Anweisung und die Verwendung der Hafenabgaben berührenden Fragen seitens der Abtheilung für Handelshäfen eine, im Vergleich zu früher, wenn man sich kaufmännisch ausdrücken will, coulantere geworden war. Die wohlwollende Stellungnahme der verschiedenen Organe der Hauptverwaltung zu den Wünschen und Bedürfnissen der Kaufmannschaft, die im Laufe des verflossenen Jahres fast ausnahmslos zu Tage trat, documentirte sich auch hinsichtlich der Anweisung von Summen aus den Hafenabgaben. Zum ersten Mal sind die dem Rigaer Börsen-Comité aus den Hafenabgaben bewilligten Summen für Baggerarbeiten und Remonte der Seedämme lange vor Beginn der Arbeiten und zwar bereits am 3. Februar 1904 in vollem Betrage von 203,000 Rubel übersandt worden. Gleichzeitig erhielt der Börsen-Comité 18,900 Rubel für Verzinsung und Tilgung der Börsenhausbau-Anleihen. Mit diesen Summen sind die letzten Obligationen dieser Anleihe getilgt worden. Sodann sind dem Börsen-Comité am 14. Januar des vorigen Jahres 181,241 Rbl. zugegangen, die der Börsen-Comité aus den Hafenabgaben für die von ihm in den Jahren 1893 und 1896 aus eigenen Mitteln angeschafften 10 eisernen Prähme beansprucht hatte. Wie erinnernlich, war die Entscheidung des Comités für Hafenangelegenheiten über die Berechtigung der Ansprüche des Börsen-Comités erst am 31. October 1903 in einem für den Börsen-Comité günstigen Sinne erfolgt, nachdem die

Angelegenheit jedes Jahr bei der Durchsicht des Budgets zur Sprache gekommen und immer wieder zurückgestellt worden war.

Schliesslich erhielt der Börsen-Comité im April 1904 als Rück-  
erstattung der Auslagen des Börsen-Comités für den Unterhalt der  
Navigationsschule pro 1902/1903 und 1903/1904 aus den Specialmitteln  
der Hauptverwaltung der Handelsschifffahrt und Häfen 9258 Rubel.

Am 9. Februar erhielt der Börsen-Comité das folgende, vom  
3./5. Februar unter № 827 datirte Schreiben der Abtheilung für  
Handelshäfen:

„Die Administrativabtheilung der Section für Handelshäfen beehrt  
sich dem Börsen-Comité hierdurch mitzutheilen, dass gleichzeitig hiermit  
das Erforderliche veranlasst worden ist, dass zur Verfügung des Comité's  
laut Specialmittelbudget des Comité's für Hafenangelegenheiten pro 1904  
folgende Summen überwiesen werden:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| laut § 8 für Stromvertiefungsarbeiten in den Armen<br>der Düna . . . . .                                                                                                                                                                                                                                | 195,000 Rbl. |
| mit der Bedingung, dass diese Arbeiten unter der<br>Controle der örtlichen Bauorgane der Oberverwaltung<br>der Handelsschifffahrt und Häfen ausgeführt werden;<br>laut § 9 Art. 2 für die Instandhaltung und Remonte<br>der Hafendämme . . . . .                                                        | 8,000 „      |
| mit der Bedingung, dass diese Arbeiten unter der<br>technischen Controle der örtlichen Bauorgane der<br>Oberverwaltung ausgeführt und dass der Arbeits-<br>anschlag von der Technischen Conferenz verificirt<br>werde, und<br>laut § 21 für Verzinsung und Tilgung der Börsen-<br>bauanleihen . . . . . | 18,900 „     |

Im Ganzen werden dem Rigaer Börsen-Comité 221,900 Rbl.  
überwiesen.“

Wie aus dem Schreiben zu ersehen, war demnach zum erstenmal  
die Forderung aufgestellt, „dass die Remonte der Hafendämme unter  
der technischen Controle der örtlichen Bauorgane der Oberverwaltung  
auszuführen sei und dass der Arbeitsanschlag vom Technischen Comité  
verificirt werde“.

Bald darauf erhielt der Börsen-Comité mit dem Schreiben des  
Chefs des Rigaschen Hafens vom 29. Februar 1904 № 575 zur Kennt-  
nissnahme einen Auszug aus dem Journal der 78. Sitzung des Comité's  
für Hafenangelegenheiten. Dasselbe hat folgenden Wortlaut:

XII. Nach Beprüfung der Vorlage der Abtheilung für Handels-  
häfen in Betreff der Verification der Abrechnungen über Summen, welche  
den Stadt-Communalverwaltungen und den Börsen-Comités aus den  
Specialmitteln des Comité's für Hafenangelegenheiten zur Verfügung gestellt



worden, und den in dieser Vorlage gemachten Propositionen der Abtheilung für Handelshäfen sich anschliessend, beschloss das Comité, dass die örtlichen öffentlichen Institutionen in Gemässheit des Art. 4 Abth. IV. des Gesetzes vom 8. Juni 1901 die Abrechnungen über die ihnen für Hafenbedürfnisse zur Verfügung gestellten Summen zum 1. März des auf das Abrechnungsjahr folgenden Jahres vorzustellen haben, mit der Massgabe:

1) dass die Abrechnungen der örtlichen Institutionen nach einer einheitlichen, hier beigefügten Form angefertigt werden;

2) dass die solchergestalt angefertigten Abrechnungen, mit Beifügung ordnungsmässig beglaubigter Abschriften von allen Belegen, für technische Arbeiten aber auch der Ausführungsmetten, der Oberverwaltung für Handelsschiffahrt durch die örtlichen Hafenverwaltungen vorgestellt werden, wobei die letzteren diese Abrechnungen zu prüfen und zu attestiren haben, während die Chefs der Arbeiten in den Häfen die Ausführungsmetten für technische Arbeiten auch in Bezug auf das Wesen dieser Arbeiten zu prüfen haben; dort, wo keine Hafenverwaltungen existiren, werden die Abrechnungen durch Vermittelung derjenigen Personen vorgestellt, denen die Aufsicht über die Arbeiten übertragen ist.

Zur Erfüllung der in diesem Punkte angeführten Forderungen muss der Empfang und die Besichtigung von Arbeiten, die für Rechnung der den örtlichen Institutionen sowohl für einzelne Arbeiten, wie auch im Grossen und Ganzen aus den Specialmitteln zur Verfügung gestellten Summen ausgeführt worden, durch diese Institutionen selbst mit Betheiligung des örtlichen Hafenchefs und des Chefs der Arbeiten oder ihrer Stellvertreter bewerkstelligt werden; in solchen Häfen aber, wo keine Hafenverwaltungen existiren, mit Betheiligung von Personen, denen seitens der Oberverwaltung der Handelsschiffahrt und Häfen die Aufsicht über die Arbeiten übertragen ist;

3) dass die solchergestalt verificirten Abrechnungen seitens der Abtheilung für Handelshäfen mit allen Documenten nachgeprüft und das Gutachten derselben demnächst dem Comité für Hafenangelegenheiten zur Kenntnissnahme vorgestellt werde.

Schliesslich muss noch auf das folgende Schreiben des Chefs der Hafenarbeiten Wirklichen Staatsrath Konstantinow vom 12. April № 375 hingewiesen werden. Dasselbe lautet:

„Das Comité für Hafenangelegenheiten hat in seiner Sitzung vom 31. October 1903 beschlossen, dem Rigaer Börsen-Comité 195,000 Rbl. zur Ausführung von Stromvertiefungsarbeiten in der Düna und 8000 Rbl. zur Unterhaltung und Remonte der Hafendämme unter der Bedingung anzuweisen, dass alle diese Arbeiten unter der technischen Controle des örtlichen Bauorgans der Oberverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen ausgeführt werden. Von diesem Beschlusse des Comité's hat die Bau-

abtheilung der Section für Handelshäfen mich mittels Vorschrift vom 27./28. Februar d. J. sub № 1352 zur gehörigen Erfüllung in Kenntniss gesetzt. In solchem Anlasse beehre ich mich den Rigaer Börsen-Comité ergebenst zu ersuchen, dahin Anordnung treffen zu wollen:

1) dass vor Inangriffnahme der Remontearbeiten an den Dämmen ein Verzeichniss der erforderlichen Remontearbeiten angefertigt und dieses Verzeichniss der Verwaltung der Hafenbauten zur Beglaubigung vorgestellt werde;

2) dass vor dem Verbrache der für die Remonte der Dämme erforderlichen Materialien diese letzteren zur Besichtigung vorgewiesen werden, und

3) dass mir über die Beendigung der Remontearbeiten rechtzeitig, behufs Besichtigung derselben, Mittheilung gemacht werde.

Was dagegen die Ausführung der Baggararbeiten anbelangt, so bitte ich dahin Anordnung zu treffen, dass die Beamten der mir anvertrauten Bauverwaltung bei Ausführung der Peilungen zur Constatirung der durch die Baggerung erzielten Tiefe unterstützt werden.“

Wie aus dem oben angeführten Schreiben zu ersehen, war somit die Frage über die Controle der vom Börsen-Comité auszuführenden Baggar- und Dammarbeiten und über die Verwendung der dafür ausgeworfenen Summen aus den Specialmitteln der Hauptverwaltung für Handels-schiffahrt aufgerollt worden. Bei der Bedeutung, die eine zweckentsprechende Regelung dieser Frage hatte und in Anbetracht des Umstandes, dass die Baggararbeiten ihrem Charakter nach sich nicht den theoretisch ausgearbeiteten Bestimmungen des in den Kronsinstitutionen üblichen Controlverfahrens anpassen können, wurde beschlossen, allen Forderungen des Chefs der Hafenarbeiten hinsichtlich der Anzeigepflicht über in Aussicht genommene Arbeiten, wie bei der Baggerung, so auch bei der Remonte der Seedämme, nachzukommen, ebenso dem Chef der Hafenarbeiten das für die Remonte der Dämme erforderliche Material vorzuweisen. Ferner wurden die Ingenieure des Börsen-Comités angewiesen, den Beamten der Hafenbau-Verwaltung bei Ausführung ihrer Arbeiten zur Constatirung der durch die Baggerung erzielten Tiefe in jeder Hinsicht entgegenzukommen. Was jedoch den Modus der Abrechnung anbetrifft, so beschloss der Börsen-Comité eine direkte Vorschrift der Hauptverwaltung abzuwarten. Diese Vorschrift erfolgte denn auch durch das Schreiben der Abtheilung für Handelshäfen vom 10./12. April 1904 № 2320. Der Inhalt des Schreibens ist folgender:

„Bei Beprüfung der Abrechnung über die dem Rigaer Börsen-Comité für Baggararbeiten und für Remonte der Dämme pro 1902 abgelassenen Summen, hat sich ergeben, dass bei dieser Abrechnung die Zahlungsbelege und Vorschläge, welche zur Beurtheilung der Rechtmässigkeit der Ausgaben für die Unterhaltung der Etats erforderlich sind, sowie die Vorschläge über Zahl und Preis der Arbeitskräfte, über Quantum und



Preis des Kohlenverbrauchs, desgleichen ein Verzeichniss des Inventars, die Daten über die Kosten der Instandhaltung desselben und über die Kosten des Bugsirdienstes in Abhängigkeit von dem Umfange der Baggerarbeiten fehlen, ebenso fehlen die Zeichnungen, technischen Abrechnungen und Protokolle über die Besichtigung der ausgeführten Arbeiten.

Bei Rücksendung dieser Abrechnung zur Vervollständigung derselben, anlehnend an den Beschluss des Comités für Hafenangelegenheiten (vom 19. December 1903), ersucht die Abtheilung für Handelshäfen den Rigaschen Börsen-Comité, eine neue, mit den obenerwähnten Daten vervollständigte Abrechnung spätestens zum 31. December 1904 vorstellen zu wollen.“

Der Börsen-Comité verfügte in Folge dessen in seiner Sitzung vom 22. April 1904, mit der Zusammenstellung der erforderlichen Auskünfte und Erklärungen den Kanzelleidirector in Gemeinschaft mit den Herren Ingenieuren und Kassabeamten zu beauftragen.

Das gesammte Material der Abrechnungen über die Verwendung der im Jahre 1902 und 1903 erhaltenen Summen ist sodann am 30. Dec. 1904 sub № 1418 der Abtheilung für Handelshäfen zugestellt worden. Dasselbe bestand aus dem erläuternden Berichte, den Abrechnungen pro 1902 und 1903, den Zahlungsbelegen für die Jahre 1902 und 1903, den Inventurlisten pro 1902 und 1903, einem Plan der Baggerarbeiten pro 1902 nebst Beschreibung der Baggerarbeiten und der Arbeiten zur Remonte der Seedämme pro 1902 und 1903 und einer Uebersicht der Baggerarbeiten im Rigaschen Hafen von 1888 bis 1904.

Der allgemeine Bericht lautet:

„In Erfüllung des Antrages der Hauptverwaltung vom 10./12. April d. J. sub № 2320 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité zunächst festzustellen, dass die auf Grund des Beschlusses des Comités für Hafenangelegenheiten vom 19. Dezember 1903 geäusserten Forderungen der Abtheilung erst am 15. April 1904 zur Kenntniss des Börsen-Comités gelangt sind.

Aus diesem Grunde können die Forderungen der Hauptverwaltung, welche sich auf die Rechenschaftsabgabe für die Jahre 1902 und 1903 beziehen, nur zum Theil erfüllt werden, jedenfalls hat der Börsen-Comité sich bemüht, denselben nach Möglichkeit gerecht zu werden. Zu diesem Zweck beehrt sich der Börsen-Comité hiermit vorzustellen:

- 1) Das Cassabuch und das Hauptbuch pro 1902.
- 2) Die Zahlungsbelege pro 1902.
- 3) Die Inventarlisten pro 1902.
- 4) Einen Plan der Baggerarbeiten pro 1902 nebst Beschreibung der Baggerarbeiten und der Arbeiten zur Remonte der Seedämme.
- 5) Die Abrechnung pro 1902.
- 6) Das Cassabuch und das Hauptbuch pro 1903.

- 7) Die Zahlungsbelege pro 1903.
- 8) Die Inventarlisten pro 1903.
- 9) Einen Plan der Baggerarbeiten pro 1903 nebst Beschreibung der Baggerarbeiten und der Arbeiten zur Remonte der Seedämme.
- 10) Die Abrechnung pro 1903.
- 11) Uebersicht der Baggerarbeiten im Rigaschen Hafen von 1888 bis 1904. (Свідѣнія о землечерп. раб.).

Zu den seitens der Administrativabtheilung in oben genanntem Schreiben gemachten Aeusserungen erlaubt sich der Börsen-Comité zu bemerken:

- 1) Die gewünschten Zahlungsbelege liegen diesem Schreiben bei.
- 2) Die Daten über die Richtigkeit der Ausgaben für die Angestellten sind unter den Zahlungsdokumenten zu finden.
- 3) Die Angaben über Zahl und Tagelohn der Arbeiter sind ebendasselbst enthalten.
- 4) Angaben über Menge und Kosten der verbrauchten Kohlen daselbst zu finden.

5) Inventarlisten liegen diesem Schreiben bei.

6) Angaben über die Kosten der Unterhaltung des Inventars sind in den Belegen enthalten, jedoch können die Kosten von den allgemeinen Betriebskosten nicht getrennt werden.

7) Die Kosten des Schleppens von Prähmen, welche detaillirt aus den Belegen zu entnehmen sind, finden ihre Ergänzung in dem beigefügten Bericht über die Ausführung der Arbeiten, aus welchen zu entnehmen ist, dass im Jahre 1902 108,484 Kubikfaden gebaggert wurden, von welchen 90,383 Kubikfaden mit einem Kostenaufwande von Rbl. 62,108,75 durch Bugsirdampfer an ihren Ablagerungsort gebracht wurden, während von den übrigen 18,101 Kubikfaden gegen eine Zahlung bagger 14,875 Kubikfaden und durch private Abnehmer auf eigene Kosten 3,226 Kubikfaden entfernt wurden. Im Jahre 1903 wurden 180,670 Kubikfaden gehoben, von welchen 154,855 Kubikfaden gegen eine Zahlung von Rbl. 99,898,00 mit Hilfe von Bugsirdampfern abgeführt wurden, während von dem Rest von 25,815 Kubikfaden durch die Hopperbagger und 22,579 Kubikfaden durch private Abnehmer auf eigene Kosten 3,236 Kubikfaden beseitigt wurden.

8) Pläne der Baggerarbeiten liegen diesem Schreiben bei und geben ein Bild davon, an welchen Stellen die Arbeiten ausgeführt wurden. Berechnungen über die Menge des gehobenen Bodens auf Grund von Tiefenmessungen können nicht angestellt werden, da die Arbeiten schon während des Hochwassers begonnen wurden, also zu einer Zeit, wo die Veranstaltung vorgängiger Peilungen bekanntlich nicht möglich ist.

9) Protocolle (акты) über stattgehabte Besichtigungen (освидѣтельствования) sind weder im Jahre 1902 noch im Jahre 1903 aufgenommen worden, jedoch werden nach vollendeter Arbeit durch



den Lootsenkommandeur Peilungen vorgenommen, um festzustellen, mit welchem Tiefgang Schiffe die betreffende vertiefte Stelle passiren können. Die durch Baggerungen erreichte Verbesserung des Fahrwassers wird durch den Lootsenkommandeur dem Börsen-Comité gemeldet und alsdann durch den Börsen-Comité zur öffentlichen Kenntniss gebracht. Ausserdem wird sowol der Chef des Rigaer Hafens als auch der Chef der Arbeiten im Rigaer Hafen von jeder Versetzung der Bagger benachrichtigt und werden dem letzteren technische Berichte über den Gang der Baggerarbeiten monatlich in Form einer Tabelle (въѣдомость) zugestellt.

In Bezug auf den grösseren Umfang der im Jahre 1903 ausgeführten Baggerarbeiten muss hervorgehoben werden, dass die Vereinigung mehrfacher günstiger Umstände es ermöglichten, eine derartige Leistung zu erzielen: dass erstens an einigen Stellen eine grössere Reservetiefe hergestellt wurde, zweitens ein grosser Theil der in der Nähe der Mündung befindlichen Sandbänke entfernt wurde und drittens das Fahrwasser an einigen Stellen so verlegt wurde, dass es den Versandungen weniger ausgesetzt ist. Als solche günstige Umstände sind zu nennen:

1) In Folge der geringen und recht frühzeitig eingetretenen Frühjahrsabströmungen nach dem Eisgange konnten die Baggerarbeiten bereits am 6. März, also etwa  $1\frac{1}{2}$  Monate früher als sonst begonnen werden.

2) Das Wetter war während der ganzen Saison ausserordentlich ruhig und begünstigte somit nicht nur die Ausführung der eigentlichen Baggerarbeiten, sondern es gestattete auch fast ohne wesentliche Unterbrechungen die Abfuhr des geförderten Bodens nach der See.

3) Durch den theilweisen Stillstand der Arbeiten im Eisenbahnhafen waren zwei starke Bagger mit einer jährlichen Leistung von je 30,000 bis 35,000 Kubikfaden disponibel geworden, welche der Börsen-Comité im Interesse der Verbesserung des Hafens bereitwilligst der Stromvertiefung in voller Ausrüstung unentgeltlich zur Verfügung stellte.

In Folge dessen gelang es im Laufe des genannten Jahres ausser der Beseitigung der Versandungen bei der Stadt, nachstehende Verbesserungen der Tiefenverhältnisse im Fahrwasser zu erreichen:

1) Das Seegatt wurde auf eine Breite von 65 Faden und auf eine Tiefe von 25 bis 27 Fuss gebracht.

2) Das Fahrwasser zwischen Bolderaa und der weissen Kirche wurde auf eine einheitliche Richtung gebracht.

3) Die Sandbank an der Mündung des Flusses östlich vom Fahrwasser, welche die Versandung des Seegatts begünstigte, wurde um 13,000 Kubikfaden verkleinert.

4) Das Fahrwasser nach Mühlgraben und in Mühlgraben wurde auf 24 Fuss gebracht.

5) Der Theil des Fahrwassers zwischen Mühlgraben und Wohlershof wurde auf 24 Fuss gebracht.

6) Das Fahrwasser auf der linken Seite des Flusses zwischen der Cementfabrik und dem unteren Ende des Dammes AB wurde zum Theil neu hergestellt, zum Theil auf eine einheitliche Richtung gebracht.

Die näheren Details für obige Arbeiten sind aus dem beigelegten technischen Bericht zu ersehen.

Dank der Intensität des Betriebes und der energischen Ausnutzung der obigen günstigen Umstände ist es gelungen, die enormen Förderungen dieses Jahres zu dem ausserordentlich niedrigen Preise von

$$\frac{257,019,10}{180,670} = 1 \text{ Rbl. } 42 \text{ Kop. pro Kubikfaden}$$

zu machen.

In dem grösseren Aufwande der Kosten für dieses Jahr liegt eine wesentliche Verminderung der allgemeinen Kosten, welche für die Vertiefung des Hafens in den nächsten Jahren aufzuwenden gewesen wären. Da man den Kubikfaden gehobenen Bodens in Riga im Durchschnitt nicht unter 1,67 Kopeken annehmen darf, wie beifolgende Tabelle Nr. 11 zeigt, so ergibt sich pro 1903 eine Ersparniss von 25 Kopeken pro Kubikfaden.

Die durch genannte Arbeiten entstandene Differenz zwischen den im Jahre 1903 verausgabten und den für dasselbe Jahr angewiesenen Summen im Betrage von Rbl. 79,340,67 wird sich in Folge der erzielten Verbesserungen des Fahrwassers, durch Ersparnisse an den Baggerarbeiten der nächsten Jahre allmählich wieder einbringen lassen, so dass eine besondere Anweisung für die vom Börsen-Comité hierfür verauslagten Summen voraussichtlich nicht erforderlich sein wird.

Zum Schluss hält der Börsen-Comité es für nöthig zur Orientirung zu bemerken, dass die Cassabücher und Hauptbücher nach kaufmännischen Regeln geführt und abgeschlossen und im Cassabuch die Einnahmen und Ausgaben mit einer № versehen sind, welche gleichlautend mit den betreffenden Documenten sind, und zwar sind die Einnahmeposten roth und die Ausgabeposten schwarz nummerirt.“

### Abrechnung

über die Ausgaben des Börsen-Comités für den Baggerbetrieb und die Remonte der Dämme und Uferbefestigungen im Jahre 1902.

#### I. Baggerbetrieb.

|                              |                 |
|------------------------------|-----------------|
| 1) Gagen und Löhne . . . . . | 56,761 R. 68 K. |
| 2) Steinkohlen . . . . .     | 14,494 „ 94 „   |
| Transport . . . . .          | 71,256 R. 62 K. |



|                                                |                  |
|------------------------------------------------|------------------|
| Transport . . . . .                            | 71,256 R. 62 K.  |
| 3) Betriebsunkosten . . . . .                  | 7,344 „ 43 „     |
| 4) Inventar- und Unterhaltungskosten . . . . . | 34,491 „ 74 „    |
| 5) Verschiedene Unkosten . . . . .             | 3,499 „ 69 „     |
| 6) Bugsirlöhne . . . . .                       | 62,108 „ 75 „    |
|                                                | <hr/>            |
|                                                | 178,701 R. 23 K. |

Davon gehen ab folgende Einnahmen :

|                                                              |                |
|--------------------------------------------------------------|----------------|
| 1) für Lieferung von Grand . . . . .                         | 1,040 R. 25 K. |
| 2) von der Hafenbauverwaltung an Miethe für Prähme . . . . . | 1,466 „ 50 „   |
| 3) für verkaufte alte Ketten . . . . .                       | 224 „ 40 „     |
| 4) Miethe für den Kohlenplatz . . . . .                      | 100 „ 80 „     |
| 5) für einen alten Prahm . . . . .                           | 40 „ — „       |
|                                                              | <hr/>          |
|                                                              | 2,871 R. 95 K. |

Demnach haben die Baggerarbeiten im Jahre 1902

gekostet . . . . . 175,829 R. 28 K.

## II. Remonte der Dämme.

|                                    |                 |
|------------------------------------|-----------------|
| 1) Gagen und Löhne . . . . .       | 7,221 R. 8 K.   |
| 2) Materialien . . . . .           | 8,206 „ 70 „    |
| 3) Verschiedene Ausgaben . . . . . | 112 „ 42 „      |
|                                    | <hr/>           |
|                                    | 15,540 R. 20 K. |

Demnach betrugen die Ausgaben im Ganzen :

|                                 |                        |
|---------------------------------|------------------------|
| I Baggerbetrieb . . . . .       | 175,829 R. 28 K.       |
| II. Remonte der Dämme . . . . . | 15,540 „ 20 „          |
|                                 | <hr/>                  |
|                                 | Summe 191,369 R. 48 K. |

Zur Bestreitung dieser Ausgaben dienten :

|                                                                                     |                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 1) von der Abtheilung für Handels-Schiffahrt erhalten<br>am 29. Juli 1902 . . . . . | 105,000 R. — K.        |
| 2) Vorschüsse aus den Mitteln des Börsen-Vereins<br>im Laufe des Jahres . . . . .   | 86,369 „ 48 „          |
|                                                                                     | <hr/>                  |
|                                                                                     | Summe 191,369 R. 48 K. |

Am 1. Januar 1903 schuldeten die Hafenabgaben dem Börsen-Comité :

|                                                                                   |                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1) Den noch nicht zurückgezahlten Vorschuss vom<br>Jahre 1901 . . . . .           | 14,393 R. 58 K.  |
| 2) Die Vorschüsse des Jahres 1902 aus den Mitteln<br>des Börsen-Vereins . . . . . | 86,369 R. 48 K.  |
| 3) Zinsen für die vorgeschossenen Summen<br>à 5% pro Jahr . . . . .               | 1,564 R. 7 K.    |
|                                                                                   | <hr/>            |
|                                                                                   | 102,327 R. 13 K. |

Am 11. März übersandte die Abtheilung für Handelsschiffahrt dem Rigaer Börsen-Comité die zweite Hälfte der im December 1901 dem Börsen-Comité vom Hafen-Comité für das Jahr 1902 bewilligten Summe von 210,000 Rbl. im Betrage von . . 105,000 R. — K.

Davon ab die Forderung der Börsen-Vereinskasse im

Betrage von . . . . . 102,327 „ 13 „

Rest 2,672 R. 87 K.

Dieser Rest im Betrage von 2,672 R. 87 K. wurde am 10. April 1903 № 398 der Abtheilung für Handelshäfen übersandt.

### Abrechnung

über die Ausgaben des Börsen-Comités für den Baggerbetrieb und die Remonte der Dämme und Uferbefestigungen im Jahre 1903.

#### I. Baggerbetrieb.

|                                                  |                  |
|--------------------------------------------------|------------------|
| 1) Gagen und Löhne . . . . .                     | 68,356 R. 33 K.  |
| 2) Steinkohlen . . . . .                         | 29,457 „ 79 „    |
| 3) Betriebsunkosten . . . . .                    | 9,825 „ 26 „     |
| 4) Inventar- und Unterhaltungskosten . . . . .   | 37,752 „ 80 „    |
| 5) Verschiedene Unkosten . . . . .               | 3,699 „ 72 „     |
| 6) Bugsirlöhne . . . . .                         | 99,898 „ — „     |
| 7) Aufschüttung bei der weissen Kirche . . . . . | 8,029 „ 20 „     |
|                                                  | <hr/>            |
|                                                  | 257,019 R. 10 K. |

Davon gehen ab folgende Einnahmen:

|                                                                                         |                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 1) für Lieferung von Grand . . . . .                                                    | 1,264 R. 50 K. |
| 2) für verkauftes altes Material . . . . .                                              | 3,070 „ 94 „   |
| 3) als Entschädigung für gestellte<br>Arbeitskräfte an Lange & Sohn . . . . .           | 53 „ — „       |
| 4) zurückgezahlte Krankenkurkosten<br>von der Unfallversicherungsgesellschaft . . . . . | 356 „ 99 „     |
|                                                                                         | <hr/>          |
|                                                                                         | 4,745 R. 43 K. |

Demnach haben die Baggararbeiten im Jahre 1903

gekostet . . . . . 252,273 R. 67 K.

à Conto dieser Summe erhalten beim Schreiben der Kanzlei des Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen vom 17. Juli 1903

sub № 1558 . . . . . 172,933 „ — „

Somit beträgt der Vorschuss des Börsen-Comités . . 79,340 R. 67 K.



## II. Remonte der Dämme.

|                                    |                       |
|------------------------------------|-----------------------|
| 1) Gagen und Löhne . . . . .       | 5,430 R. 18 K.        |
| 2) Materialien . . . . .           | 4,459 „ 52 „          |
| 3) Verschiedene Ausgaben . . . . . | 106 „ 93 „            |
|                                    | <u>9,996 R. 63 K.</u> |

Empfangen beim Schreiben der Kanzlei des Ober-  
dirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen vom

|                                    |              |
|------------------------------------|--------------|
| 17. Juli 1903 sub № 1558 . . . . . | 10,000 „ — „ |
| Ueberschuss                        | 3 R. 37 K.   |

Zurückgezahlt beim Schreiben des Börsen-Comités vom

|                                        |                 |
|----------------------------------------|-----------------|
| 30. December 1903 sub № 1434 . . . . . | <u>3 „ 37 „</u> |
|----------------------------------------|-----------------|

Demnach betragen die Ausgaben pro 1903 im Ganzen:

|                                 |                         |
|---------------------------------|-------------------------|
| I. Baggerbetrieb . . . . .      | 252,273 R. 67 K.        |
| II. Remonte der Dämme . . . . . | 9,996 „ 63 „            |
|                                 | <u>262,270 R. 30 K.</u> |

Hierauf erhalten beim Schreiben  
der Kanzlei des Oberdiri-  
girenden vom 17. Juli 1903

sub № 1558 . . . . . 182,933 R. — K.

|                                         |                       |
|-----------------------------------------|-----------------------|
| Abzüglich der zurückgezählten . . . . . | 3 „ 37 „              |
|                                         | <u>182,929 „ 63 „</u> |

Somit hat der Börsen-Comité noch zu erhalten . . . 79,340 R. 67 K.

Ende April erhielt der Börsen-Comité ein vom 22. April sub Nr. 1035 datirtes Schreiben des Hafen-Chefs mit der Kopie eines Circulaires der Abtheilung für Handelshäfen vom 1. April 1904 Nr. 2017, durch welches verschiedene Hinweise bezüglich der Aufstellung des Budgets gegeben wurden.

Die auch für den Börsen-Comité in Betracht kommenden Punkte hatten folgenden Wortlaut:

1) Die Ausgaben für Unterhaltung und Remonte der Hafenbauten, Gebäude, Vorrichtungen, Wege, schwimmenden Mittel u. s. w., deren Aufnahme in das künftige Budget (1905) von den örtlichen Verwaltungen als unabweisbar befunden werden wird, müssen ausführlich und vollkommen genügend begründet, durch Hinweise auf die entsprechenden Ausgaben früherer Jahre motivirt und in erforderlichen Fällen nach dreijährigem Durchschnitt berechnet werden.

2) Die detaillirt ausgearbeiteten Projecte und Pläne, mit genauen Daten über den Kostenwerth der in den Projecten bezeichneten Bau- und Remontearbeiten, müssen zusammen mit den Kostenanschlägen selbst vorgestellt werden; falls die gleichzeitige Vorstellung derselben nicht möglich ist, so müssen dieselben nicht später als zum 15. Juli 1904 vorgestellt werden.

6) Bei Ausgaben, welche den Art. 2 Abschnitt IV des Gesetzes vom 8. Juni 1901 zur Grundlage haben, müssen die Stadt-Communalverwaltungen obligatorisch den Nachweis liefern, dass diese Ausgaben vor Emanirung des erwähnten Gesetzes aus den Summen der aufgehobenen Hafenabgaben gedeckt worden sind, wobei solche Nachweise obligatorisch von der zuständigen Regierungsautorität (Gouverneur, Stadthauptmann, Ortschef u. and.) beglaubigt sein müssen.

7) Alle Budgetanschlätze müssen vor ihrer Vorstellung an die Abtheilung für Handelshäfen von der örtlichen Hafenbehörde beprüft werden.

8) Alle Budgetanschlätze müssen nach vorgeschriebener Form, mit dem Gutachten der örtlichen Hafenbehörde, der Administrativsection der Abtheilung für Handelshäfen nicht später als zum 15. Mai 1904 vorgestellt werden.

Infolge dessen sah sich der Börsen-Comité veranlasst, bereits am 12. Mai seine Budgetvoranschläge für die aus den Specialmitteln des Hafen-Comités für das Jahr 1905 zu erbittenden Summen zur Wahrnehmung des Erforderlichen vorzustellen. Diese Voranschläge waren zum ersten mal in Einklang mit der von der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt gegebenen Form gebracht und hatten folgenden Text:



## Budget - Anschlag

über Ausgaben aus den Specialmitteln des Hafen-Comités zum Besten des  
Rigaschen Hafens für das Jahr 1905.



# Budget-Anschlag

über Ausgaben aus den Specialmitteln des Hafen-Comités

Zusammengestellt vom

| NNr. | Angabe der Budget-Posten                                                                                                 | Es würden<br>anzuweisen sein für<br>das Jahr 1905 |      |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|------|
|      |                                                                                                                          | Rbl.                                              | Kop. |
| 1    | Gemäss dem Gesetze vom 8. Juni 1901, Abschnitt IV, Art. 2 Punkt a.<br>Für Bagger- und Stromvertiefungsarbeiten . . . . . | 211,000                                           | —    |
| 2    | Unterhalt und Remonte der Hafendämme . . . . .                                                                           | 11,700                                            | —    |

zum Besten des Rigaschen Hafens für das Jahr 1905.

Rigaer Börsen-Comité.

## Die Grundlagen für die Bewilligung

| V e r a u s g a b t |                  |                  | Es waren vom Hafen-Comité bewilligt worden für das Jahr 1904 |
|---------------------|------------------|------------------|--------------------------------------------------------------|
| im Jahre 1901       | im Jahre 1902    | im Jahre 1903    |                                                              |
| 205,061 R. 56 K.    | 175,829 R. 28 K. | 252,273 R. 67 K. | 195,000 Rbl.                                                 |

Die Baggerarbeiten werden vom Börsen-Comité seit dem Jahre 1818 ausgeführt. Die gesetzliche Grundlage für die Verausgabung der dafür verwandten Hafenabgaben bildeten bis zur Reorganisation dieser letzteren im Jahre 1901 die Allerhöchst bestätigten Reichsraths-Gutachten vom 10. April 1867 und 5. Februar 1891. Da der Umfang der zu leistenden Baggerarbeiten von den Versandungen im Frühjahr des betreffenden Budgetjahres abhängt, so können selbstverständlich keine Kostenanschläge für diese Arbeiten vorgestellt werden, sondern muss die zu erbittende Summe gemäss dem Punkt 1 des Circulars der Abtheilung für Handelshäfen vom 1. April 1904 Nr. 2017 durch Hinweise auf die entsprechenden Ausgaben früherer Jahre motivirt und nach dreijährigem Durchschnitt berechnet werden.

| V e r a u s g a b t |                |                | Es waren vom Hafen-Comité bewilligt worden für das Jahr 1904 |
|---------------------|----------------|----------------|--------------------------------------------------------------|
| 1901                | 1902           | 1903           |                                                              |
| 15,431 R. 06 K.     | 8,775 R. 92 K. | 9,996 R. 63 K. | 8,000 Rbl.                                                   |

Die auf Befehl Seiner Kaiserlichen Hoheit des Grossfürsten Alexander Michailowitsch am 25. März 1902 in Riga stattgehabte „Besondere Konferenz“ hatte es für möglich befunden, den Unterhalt des Fort-Cometen-Dammes, der West-Mole, sowie des Magnushofschens Seedammes auch fernerhin dem Börsen-Comité zu belassen; alle übrigen hydrotechnischen Bauten jedoch, welche bisher vom Börsen-Comité verwaltet worden sind, dem Chef der Rigaer Hafenarbeiten zu übergeben. Auf Grundlage dieses Beschlusses wird die Remonte des Wetzake-Dammes, sowie der Uferbefestigungen von Ober-Poderaa und Rinusch nicht mehr vom Börsen-Comité bewerkstelligt. Da nun der Umfang der Remontearbeiten hauptsächlich durch die Schäden, welche Herbst- und Frühlingsstürme verursachen, bedingt ist, demnach die Remonten, welche im Jahre 1905 nöthig sein sollten, erst nach den Stürmen des nächsten Winters werden bestimmt werden können, so wird die für das nächste Jahr erforderliche Summe, gemäss dem Punkt 1 des Circulars der Abtheilung für Handelshäfen vom 1. April 1904 Nr. 2017 nach dem dreijährigen Durchschnitt der letzten Jahre berechnet werden müssen.



Ausserdem hatte der Börsen-Comité, nach dem Beispiele des vorhergegangenen Budgets, 192,000 Rbl. für die Anschaffung eines dritten Elements für das Schwimmdock und 80,000 Rbl. für die Anschaffung von 4 eisernen Prähmen für den Baggerbetrieb in das Budget aufgenommen, jedoch hatte er dabei hinzugefügt, dass er unter den obwaltenden Verhältnissen es nicht für möglich hält, um die Anweisung dieser Summen nachzusuchen.

Die Aufnahme in das Budget verfolgte nur den Zweck, darauf hinzuweisen, dass das dritte Element des Schwimmdocks und die eisernen Prähme für den Rigaschen Hafen nöthig sind und diese Bedürfnisse des Rigaer Hafens befriedigt werden müssen, sobald die Zeitlage dieses ermöglicht.

Am 8. October 1904 fand unter dem Präsidium des Collegen des Oberdirigirenden der Schifffahrt, Geheimrath Ruchlow, die Sitzung des Comité's für Hafenangelegenheiten zum Zwecke der Beprüfung der von Riga vorgestellten Budgets statt. Als Vertreter des Rigaer Börsen-Comité's nahmen an derselben Theil der Kanzellei-Director Staatsrath N. v. Cramer und Ingenieur O. Fleicher.

Die vom Börsen-Comité zur Ausführung der Baggerarbeiten pro Jahre 1905 erbetenen 211,000 Rbl. wurden anstandslos ohne jegliche Debatte bewilligt. Die für den Unterhalt der Seedämme erbetene Summe im Betrage von 11,000 Rbl. wurde um 2,000 Rbl. gekürzt, das heisst also 9,000 Rbl. wurden bewilligt.

Die Bewilligung der Summe von 211,000 Rbl. für den Baggerbetrieb, der grösste Posten im ganzen Budget, erfolgte wie schon bemerkt, ohne jegliche Einsprache seitens der Vertreter der Reichscontrole, des Finanzministeriums und des Marineministeriums, Admiralen Werhowski, was um so bezeichnender ist, als ein grosser Theil der einzelnen Paragraphen des städtischen Budgets, sowie des Budgets der Hafen-Verwaltung, den genannten Vertretern Veranlassung zur eingehenden Kritik, zu Einwänden, etc. gab.

Das Journal der erwähnten Comité-Sitzung vom 8. October erhielt der Börsen-Comité Ende December; dasselbe hat folgenden Wortlaut:

I. Nach Beprüfung der Vorlage der Abtheilung für Handelshäfen über die budgetmässigen Bewilligungen aus den Specialmitteln des Comité's für den Rigaschen Hafen pro 1905 beschloss das Comité zu assigniren:

laut § 1 für den Unterhalt der etatmässigen Beamten der Hafenverwaltung auf Grundlage des Allerhöchst am 3. Juni 1902 bestätigten Reichsrathsgutachtens 21,640 Rbl.;

laut § 2 zum Unterhalt der niederen Executivbeamten und der anderen miethweise dienenden Personen, sowie für Oeconomieausgaben

der Hafenverwaltung 26,695 Rbl., das ist um 2,865 Rbl. mehr gegen die Bewilligung pro 1904, und zwar: für 1 Aeltesten 480 Rbl., 2 ältere Hafenmatrosen (à 360 Rbl.) 720 Rbl., 6 jüngere (à 240 Rbl.) 1440 Rbl. und für Uniformierung derselben (à 25 Rbl.) 225 Rbl., im Hinblick auf die nothwendig gewordene Vermehrung der Zahl der Posten in Folge der Erweiterung des Hafenterritoriums durch Hineinziehung des Aa-Flusses vom Bullenschen Durchbruche bis Dubbeln in die Grenzen desselben;

laut § 4 Art. 1 zum Bau einer massiven Kaserne nebst Diensträumen bei derselben für die Matrosen der Hafenfahrzeuge beim Andreashafen — 5,250 Rbl., nach Verification des Anschlags durch die Technische Conferenz, mit der Massgabe, dass der zum Bau der Kaserne nebst Diensträumen bei derselben von der Stadtverwaltung der Hafenverwaltung hergegebene Platz im Einvernehmen mit der Stadtverwaltung ausgesucht werde. Hierbei hat das Comité die Technische Conferenz beauftragt, sich von gleichartigen Normen für Bauten einer bestimmten Art leiten zu lassen;

laut § 4 Art. 2 für kleine Remonten der 4 Häuschen für die Hafenmatrosen 400 Rbl. und für Beheizung und Beleuchtung derselben 500 Rbl., mit der Massgabe, dass zum Zeitpunkte der Beprüfung der budgetmässigen Anschläge pro 1906 seitens des Comités, von der Hafenverwaltung genaue Daten über die effectiven Kosten für diesen Zweck vorgestellt werden;

laut § 5 zum Unterhalt der Polizei, auf Grundlage des Allerhöchst am 24. März 1903 bestätigten Reichsrathsgutachtens, 9940 Rbl.

laut § 7 Art. 2 für das Sanitäts- und Medicinalwesen 5,160 Rbl., darunter: für einen Empfangsraum in Mühlgraben 660 Rbl., zum Unterhalt eines Quarantainelazareths in Bolderaa 3,000 Rbl. für das Medicinalwesen 1,200 Rbl. und zur Anmientung eines Raumes für ein Ambulatorium 300 Rbl.;

laut § 8 Pkt. a. zur Ausführung von Stromvertiefungsarbeiten in der Düna, zur Verfügung des Börsen-Comités nach dreijährigem Durchschnitt, 211,000 Rbl., mit der Massgabe, dass über Zeit und Ort der Baggararbeiten dem Chef der Hafenbauten behufs technischer Attestation der ausgeführten Arbeiten Mittheilung gemacht, der Rechenschaftsbericht aber der Technischen Conferenz zur Verification vorgestellt werde;

laut § 8 Pkt. b. zur Ausführung von Baggararbeiten in den Düna-Armen, zur Verfügung der Stadtverwaltung, 6,600 Rbl., darunter: für die Arbeiten selbst 6,000 Rbl. und zur Instandhaltung des Inventars, Anfertigung von Projecten, sowie für Beaufsichtigung und Kanzelleibedürfnisse 600 Rbl., die Abtheilung für Handelshäfen aber zu beauftragen, im Hinblick auf die vom Comité anerkannte Irrationalität und



die hohen Kosten dieser Arbeiten (3 R. 50 K. pro Cub.-Fad.), zum Zeitpunkt der Beprüfung der budgetmässigen Anschläge pro 1906 seitens des Comités, allseitig klarzustellen, ob die Ausführung dieser Baggararbeiten der Stadtverwaltung zu belassen oder der Hafenverwaltung zu übertragen wäre, sowie mit der Massgabe, dass die für die Instandhaltung des Inventars, Anfertigung von Projecten, für Beaufsichtigung und Kanzelleibedürfnisse erbetenen 600 Rbl. erst zur Auszahlung gelangen, nachdem von der Technischen Conferenz der wirkliche Werth der ausgeführten Arbeiten festgestellt worden, da diese letztere Summe nach ihrem procentualen Verhältniss zum erbetenen Credit berechnet worden ist. Gleichzeitig hat das Comité im Hinblick darauf, dass die im laufenden Jahre für diese Arbeiten assignirten 6,000 Rbl. bis jetzt nicht zur Auszahlung gelangt sind, weil die Stadtverwaltung nicht die Ursachen der hohen Kosten derselben erläutert hat, und dass in Folge dessen die Arbeiten zur Vertiefung der Düna-Arme nicht zur Ausführung gekommen sind, — beschliessen, jetzt die erwähnten 6,000 Rbl. auszusahlen, da die Beauftragung dieser Arbeiten eine Versandung der Flussarme und eine noch grössere Ausgabe im Jahre 1905 hervorrufen kann;

laut § 9 Art. 2 Pkt. a. zur Instandhaltung und Remonte der Pfähle und Balken zum Vertauen der Schiffe 1,200 Rbl.;

laut § 9 Art. 2 Pkt. b. zur Instandhaltung und Remonte des Fortcometdammes, der Westmole und des Magnusholmschen Dammes, zur Verfügung des Börsen-Comités, nach dreijährigem Durchschnitt 9,000 Rbl.;

laut § 9 Art. 2 Pkt. c. zur Instandhaltung und Remonte der Quais, Schutzbauten, Anlege- und Vertauungsstellen, zur Verfügung der Stadtverwaltung, 50,603 Rbl., darunter: zur Gagirung der Aufseher der Düna-Correctionsbauten 1,103 Rbl., für die gewöhnliche Remonte der Dämme, Bollwerke und Correctionsbauten 45,000 Rbl. und für Instandhaltung des Inventars, Anfertigung von Projecten, Aufsicht und Kanzelleibedürfnisse 4,500, mit der Massgabe: 1) dass diese Arbeiten unter der technischen Controle der örtlichen Bauorgane der Oberverwaltung der Handelsschifffahrt und Häfen ausgeführt werden, und 2) dass diese letztere Summe (4,500 Rbl.), welche in procentualen Verhältniss zum erbetenen Credit berechnet worden, erst nach Feststellung des wirklichen Werthes der ausgeführten Arbeiten durch die Technische Conferenz zur Auszahlung gelange;

laut § 11 Art. 2 Pkt. a. für die Umpflasterung eines Theils des Düna-Quais mit Reihensteinen 26,500 Rbl. à Conto der Gesamtkosten der Pflasterarbeiten von 175,000 Rbl., nach geschehener Verification des Kostenanschlages durch die Technische Conferenz und nach Beprüfung einer besonderen Vorstellung in dieser Angelegenheit durch

das Comité, mit Feststellung der Reihenfolge dieser Arbeiten und unter der Bedingung, dass dieselben nicht durch die Stadtverwaltung, sondern durch die Hafenverwaltung ausgeführt werden ;

laut § 11 Art. 2 Pkt. b. für die Instandhaltung und Remonte der Drainageanlagen, Trottoire und Brücken (mit Ausschluss der Pontonbrücke) innerhalb der Grenzen des Hafenterritoriums (im Bereich der Stadt Riga), zur Verfügung der Stadtverwaltung 3,650 Rbl., mit der Massgabe: 1) dass durch die Abtheilung für Handelshäfen in aller Vollständigkeit die Frage klargestellt werde, wer zur Instandhaltung und Remonte der erwähnten Bauanlagen verpflichtet ist, und 2) dass, falls es sich herausgestellt, dass diese Pflicht der Stadtverwaltung obliegt, die pro 1905 auszukehrenden 3,650 Rbl. von der Stadt Riga zurückgefordert und in Zukunft diese Kosten aus städtischen Mitteln bestritten werden ;

laut § 11 Art. 2 Pkt. c. für die Instandhaltung und Remonte der Plätze und Wege im Hafen, zur Verfügung der Stadtverwaltung, 5,900 Rbl. ;

laut § 11 Art. 2. Pkt. d., für die Ausarbeitung eines Projects, für Aufsicht und Kanzelleibedürfnisse 354 Rbl., zahlbar nach genauer Feststellung der Summe, von welcher diese 354 Rbl. in procentualem Verhältniss berechnet worden ;

laut § 11 Art. 3 B. Pkt. a. für die Abfuhr von Müll von Schiffen, gemäss dem auf 3 Jahre abgeschlossenen Contracte, 2,500 Rbl. ;

laut § 11 Art. 3 B. Pkt. b. für die Säuberung des Hafenterritoriums von Schnee und Schmutz, zur Verfügung der Stadtverwaltung, 6050 Rbl., darunter: für die eigentliche Bereinigung 5500 Rbl. und für Instandhaltung des Inventars, Aufsicht und Kanzelleibedürfnisse 550 Rbl., mit der Massgabe, dass von der Abtheilung für Handelshäfen klargestellt werde, ob es nicht möglich ist, die Bereinigung des Hafenterritoriums auf öconomischem Wege und ohne Vermittelung der Stadtverwaltung, sondern durch Massnahmen der Hafenverwaltung auszuführen ;

laut § 12 Art. 2 für Instandhaltung und Remonte von 20 Gaslaternen, 31 vervollkommneten und 73 gewöhnlichen Laternen 3070 Rbl. ;

laut § 14 Art. 2 Pkt. a. für Instandhaltung und Remonte von 2 Signalmasten 160 Rbl. ;

laut § 14 Art. 2 Pkt. b. für Beleuchtung der Leuchtfuertürme auf den Correctionsdämmen 750 Rbl., d. i. um 250 Rbl. mehr gegen die Bewilligung pro 1904, im Hinblick darauf, dass es nothwendig ist, die Leuchtfuert längere Zeit als bisher brennen zu lassen ;

laut § 15 Art. 2 Pkt. a. für Pegelbeobachtungen an der Düna 800 Rbl. ;



laut § 15 Art. 2 Pkt. b. als Subvention für die örtlichen Rettungsstationen, zahlbar direct an die Livländische Bezirksverwaltung der Kaiserlich-Russischen Gesellschaft zur Rettung auf dem Wasser, 2000 Rbl.;

laut § 15 Art. 2 Pkt. c. für Instandhaltung und Remonte der temporären querlaufenden Pfahlreihen im Hafen und zur Herstellung von Schutzpfahlreihen auf der Düna 12,000 Rbl.;

laut § 16 Art. 2 für Instandhaltung und Remonte der schwimmenden Mittel, gemäss den vom Comité in der 78. Sitzung vom 19. December 1903 bestätigten Etats, 34,333 Rbl., darunter: für Unterhaltung und Remonte des Bugsirdampfers und Eisbrechers „Riga“ 12,712 Rbl., des Dampfkutters „Nabljudatel“ 5,863 Rbl., des Dampfkutters „Strashnik“ 3,647 Rbl., der Kutter №№ 1, 2 und 3 à 3,837 Rbl. und der 4 Schaluppen 200 Rbl.

VII. Nach Beprüfung der Vorlage der Abtheilung für Handelshäfen bezüglich der Feststellung der Zufuhrwege im Rigaschen Hafen und Anweisung von 32,400 Rbl. aus den Specialmitteln der Hafenabgaben für die Remonte und Unterhaltung dieser Wege im Jahre 1904, zog das Comité in Erwägung, dass die Frage darüber, welche Wege als Zufuhrwege anzusehen sind, zuerst in der Rigaschen Hafenbehörde und darauf in der Besonderen Conferenz bei der Abtheilung für Handelshäfen geprüft worden ist, wobei letztere, dem Gutachten der örtlichen Hafenbehörde sich anschliessend, es für möglich befunden hat, als Zufuhrwege die Theile aller auf das Düna-Ufer ausmündenden Strassen anzuerkennen und zwar die Strecken derselben von der Grenze des Hafenterritoriums bis zur ersten Querstrasse. Hierbei ist sowohl in der Hafenbehörde, wie auch in der Besonderen Conferenz betont worden, dass einige dieser Strassen (die Ambaren- und Zwischenambarenstrasse) als Zugänge zu Privatspeichern dienen.

Seinerseits hat das Comité in Erwägung dessen, dass die Anerkennung dieser Strassen als Zufuhrwege im Wege einer Verständigung der Hafenbehörde und der Besonderen Conferenz bei der Abtheilung für Handelshäfen mit den Vertretern der Stadtverwaltung erzielt worden, wobei viele von den Strassen, die von der Stadtverwaltung als Zufuhrwege zum Hafen angesehen waren, ausgeschlossen worden sind, keinen Anstand genommen diese Vorschläge der Hafenbehörde zu bestätigen.

Jedoch, in Anbetracht der Hinweise der Vertreter des Finanzministeriums und der Reichscontrole darauf, dass die Ambaren- und die Zwischenambarenstrasse, als Zugänge zu Privatspeichern, ihrem Charakter nach nicht als Zufuhrwege angesehen werden können und dass die Anerkennung derselben als solche durch eine Verständigung der Vertreter der Stadtverwaltung mit den übrigen Gliedern der örtlichen Hafen-

behörde und den Gliedern der Besonderen Conferenz bei der Abtheilung für Handelshäfen erzielt worden, hat das Comité daran die Bedingung geknüpft, dass das Entstehen von Privatspeichern an irgend welchen andern Strassen der Stadtverwaltung nicht als Grundlage dienen darf, diese Strassen als Zufuhrwege zum Hafen anzusehen und von dem Comité die Bewilligung von Summen aus den Specialmitteln zur Pflasterung oder Instandhaltung und Remonte derselben zu erbitten.

Im Hinblick hierauf hat das Comité, ausser den Quais an beiden Ufern, die als Hafenwege zu gelten haben, als Zufuhrwege zum Hafen, auf der Strecke bis zur ersten Querstrasse, folgende Strassenzüge anerkannt: 1) die Peterholmstrasse, 1258 Quadrat-Faden; 2) die Hansastrasse, 1450 Quadrat-Faden; 3) die Elisabethstrasse, 231 Quadrat-Faden; 4) die Michaelstrasse, 338 Quadrat-Faden; 5) die Nicolaistrasse, 341 Quadrat-Faden; 6) die Ausfahrt bei der Katholischen Kirche, 143 Quadrat-Faden; 7) die Küterstrasse, 99 Quadrat-Faden; 8) die Stiftspforte, 200 Quadrat-Faden; 9) die Neustrasse, 214 Quadrat-Faden; 10) die Schaalstrasse, 261 Quadrat-Faden; 11) die Sünderstrasse, 153 Quadrat-Faden; 12) die Schwimmstrasse, 117 Quadrat-Faden; 13) die Marstallstrasse, 39 Quadrat-Faden; 14) die Münstereistrasse, 32 Quadrat-Faden; 15) die Karlsstrasse, 223 Quadrat-Faden; 16) die Moskauer Strasse, 2675 Quadrat-Faden; 17) die Strasse zwischen den Ambaren, 1142 Quadrat-Faden; 18) die Ambarenstrasse, 2136 Quadrat-Faden; 19) die Strasse zum Elevator, 830 Quadrat-Faden; 20) die Strasse zum Kühlhause, 2115 Quadrat-Faden; 21) den Düna-Quai 3289 Quadrat-Faden; 22) die Steinstrasse, 2282 Quadrat-Faden; 23) den Rankschen Damm, 1165 Quadrat-Faden und 24) die Schoonerstrasse, 1491 Quadrat-Faden. Die Gesamtfläche der Zufuhrwege beträgt 22,224 Quadrat-Faden.

Demnächst, nach Beprüfung des Gutachtens der Technischen Conferenz darüber, dass die von der Stadt laut Budget pro 1904 für die Remonte und Unterhaltung der Zufuhrwege erbetene Summe von 32,400 Rbl., für welche Summe die Stadtverwaltung 1320 Quadrat-Faden mit behauenen Steinen und 506 Quadrat-Faden mit Feldsteinen umzupflastern beabsichtigt, nicht zu hoch gegriffen ist, genehmigte das Comité die Auszahlung dieser Summe.

In gleicher Weise befand das Comité es für möglich, für denselben Zweck laut Budget pro 1905 (§ 18 Art. 2) die Summe von 32,400 Rbl., nach Verification derselben durch die Technische Conferenz und in Abhängigkeit von dem wirklichen Werthe der Pflasterarbeiten in Riga, zu bewilligen.

Gleichzeitig zog das Comité die Erklärung des Vertreters des Marineministeriums in Erwägung darüber, dass die Technische Conferenz bei Verification der Kostenanschläge sich von den Normen des Arbeits-



reglements (Урочное Положение) leiten lasse. Indessen seien die Normen dieses Reglements in Bezug auf Pflasterarbeiten viel zu hoch angesetzt und entsprächen nicht den effectiven Kosten der Pflasterung, weshalb die Pflasterarbeiten bei Ausführung derselben sich billiger stellen können im Vergleich zu den dafür angewiesenen Summen.

Im Hinblick hierauf fand das Comité es für wünschenswerth, dass in Zukunft der genaue Betrag der Kosten der Pflasterung und Remonte der Zufuhrwege in Riga ermittelt werde und zu diesem Endzwecke wurde es für angezeigt befunden, mit solcher Ermittlung die Verwaltung der Rigaschen Hafenbauten bei Gelegenheit der Abpflasterung des Dünaquais zu beauftragen.

#### b. Veränderung in den Abgabensätzen.

Die im Jahre 1903 seitens der Ober-Verwaltung der Handelsschiffahrt und Häfen in Angriff genommene Revision der Pudabgabensätze, ist, soweit dem Börsen-Comité bekannt, ins Stocken gerathen. Von Einfluss auf diese eingetretene Stockung ist, wie man wohl annehmen kann, der zu Beginn des vorigen Jahres ausgebrochene Krieg gewesen, jedenfalls haben aber auch andere Factoren dabei mitgespielt. Aus einer dem Vertreter des Börsen-Comités im Conseil für Handelsschiffahrt zu Beginn des Jahres 1903 zugegangenen Vorlage, die für den im Februar 1903 in Aussicht genommenen, aber nicht einberufenen Conseil bestimmt war, ist zu ersehen, dass die Abtheilung für Handelshäfen dafür eintrat, dass dem Oberdirigierenden der Handelsschiffahrt durch ein zu erbittendes Gesetz das Recht gegeben werde, nach Uebereinkommen mit dem Finanzminister und dem Reichscontroleur und in erforderlichen Fällen mit dem Minister der Landwirthschaft, die Abgabensätze der Pudabgabe für einzelne Waaren bis auf 3 Kop. pro Pud zu erhöhen, ohne jedesmal beim Reichsrath um die Genehmigung einer solchen Erhöhung einzukommen. Sodann hatte sich die bei der Abtheilung für Handelshäfen creirte Conferenz dafür ausgesprochen, die Abgabe für Mehl auf  $\frac{1}{4}$  Kop. pro Pud zu normiren. (Gegenwärtig beträgt die Abgabe  $\frac{1}{2}$  Kop. pro Pud) und die Abgabe für Oelkuchen und Oelsaaten von  $\frac{1}{2}$  auf 1 Kop. zu erhöhen. Der Börsen-Comité hatte seinerseits in seinem Gutachten zur Frage der Abänderung der Pudabgabensätze proponirt, den Satz für Mehl zu belassen, dagegen den Satz für Oelkuchen von  $\frac{1}{2}$  Kop. pro Pud auf  $\frac{1}{4}$  Kop. pro Pud herabzusetzen. Wie erinnerlich, war das vom Börsen-Comité angestrebte Ziel, die Waaren in den Grenzen zwischen  $\frac{1}{4}^0\%$  und  $\frac{3}{4}^0\%$  vom Werthe zu besteuern. Da nun der Werth eines Pud Oelkuchen mit 90 Kop. und der eines Pud Mehl mit 2 Rbl. angenommen war, so würden die vom Börsen-Comité proponirten Sätze für Oelkuchen ( $\frac{1}{4}$  Kop.)  $0,28^0\%$  vom Werthe und für Mehl ( $\frac{1}{2}$  Kop.)  $0,25^0\%$  vom Werthe betragen.

Der von der Verwaltung der Handelshäfen geplante Satz für Oelkuchen würde aber eine Erhöhung um das Doppelte gegen den bestehenden, nach Meinung des Börsen-Comités, bereits zu hohen Abgabensatz bedeuten.

Drittens wird in der Vorlage beantragt, die Pudabgabe von russischem Fleisch und Vieh, dessen Export das Landwirthschafts-Ministerium zu begünstigen wünscht, ganz aufzuheben.

Viertens beantragt die Abtheilung für Handelshäfen in Zukunft die Hafenabgaben auch in den kleinen Hafenstädten zur Erhebung gelangen zu lassen, in denen bisher die Abgabe nicht erhoben wurde.

Endlich ist von der Conferenz darauf hingewiesen worden, dass Transitwaaren, die zeitweilig in den am Wege liegenden Häfen ausgeladen werden, der Besteuerung durch die Pudabgabe mehrmals unterliegen. Die Conferenz hat eine derartige Ordnung für ungerecht anerkannt und daher den Wunsch ausgesprochen, dass diese bestehende Ordnung im Sinne einer Befreiung der Transitwaaren, die zeitweilig in den am Wege liegenden Häfen ausgeladen worden sind, abgeändert werde.

Da die im Februar 1904 nicht stattgehabten Sitzungen des Conseils für Handelsschiffahrt vom Oberdirigirenden Seiner Kaiserlichen Hoheit dem Grossfürsten Alexander Michailowitsch auf den 10. Januar 1905 anberaumat sind, so wird, wie man annehmen muss, auf den Sitzungen des Conseils auch die oben erwähnte Vorlage, betreffend die Pudabgabe, zum Vortrag kommen. Der Vertreter des Börsen-Comités wird dann Gelegenheit haben, darauf hinzuweisen, wie nothwendig eine allgemeine Revision des ganzen Abgaben-Systems ist.

Am 24. Januar 1904 erhielt der Rigaer Börsen-Comité ein Schreiben des Dirigirenden des Zollamtes vom 23. Januar 1904 Nr. 1459, durch welches demselben mitgetheilt wurde, dass fortan in den Connossementen über in's Ausland exportirte Holzmaterialien die Quantität derselben in Gewichtseinheiten oder aber in Standards, Loads und Cubikfuss anzugeben ist.

Diese Anordnung wurde im Rigaer Börsenblatt vom 30. Januar 1904 Nr. 24 zur Kenntniss der Kaufmannschaft gebracht.

### c. Hafen-Verwaltung.

Auch im verflossenen Jahre haben die Vertreter der Rigaschen Kaufmannschaft in ihrer Eigenschaft als stimmberechtigte oder beratende Glieder der Behörde für Hafen-Angelegenheiten nach bestem Wissen und Vermögen die Interessen der Rigaschen Schiffahrt und des Rigaschen Handels zu wahren gesucht. Besonders waren es zwei Fragen, die ein



sehr energisches Eintreten verlangten, und zwar erstens die in Aussicht genomme Vergebung der Flössung an die bisherigen Unternehmer ohne Torg auf der bisherigen Grundlage und ohne vorhergegangene Revision des Ortsstatuts, welche Revision von der Kaufmannschaft dringend gewünscht worden war, und zweitens die Frage der Bestimmung der Grenzen des Rigaschen Hafens. Was die erste Frage anbetrifft, so hat dieselbe, nachdem der Börsen-Comité sich gezwungen gesehen hatte, über den Beschluss der Hafenbehörde bei der Hauptverwaltung der Handelsschiffahrt Beschwerde zu führen und nachdem seitens der Hauptverwaltung die Berechtigung der Beschwerde anerkannt und die ganze Angelegenheit in 7 Sitzungen nochmals verhandelt worden war, eine im Ganzen und Grossen durchaus befriedigende Lösung gefunden. Die ausführlichen Daten über diese Angelegenheit befinden sich im Abschnitt „Die Holzflössung auf der Düna“. Was die zweite Frage betrifft, so hat eine endgültige Entscheidung derselben noch nicht stattgefunden, da die Grenzen des Rigaschen Hafens von der örtlichen Hafenbehörde zwar bestimmt, aber von der Haupt-Verwaltung noch nicht bestätigt worden sind. Auch in dieser Frage hat nach langen Debatten eine Einigung zwischen der Hafenverwaltung, der Stadtverwaltung und dem Börsen-Comité stattgefunden. Das heisseste Streitobject war der Leinpfad, den der Hafenchef und der Chef der Hafenarbeiten durchaus erhalten sehen wollten, während die Vertreter der Commune und der Kaufmannschaft den Standpunkt vertraten, dass in den städtischen Grenzen des Hafens von der Existenz eines Leinpfades nicht die Rede sein könne. Schliesslich gelang es denn auch, das Wort „Leinpfad“ aus dem Project der Hafengrenzen zu entfernen, was in Anbetracht der gefährlichen Consequenzen, die die Anerkennung des Leinpfades in den Grenzen der Stadt nach sich ziehen könnte, als höchst erfreulich zu betrachten ist.

In den Sitzungen der Behörde für Hafenangelegenheiten wurden im Laufe des Jahres 1904 folgende Angelegenheiten behandelt resp. entschieden.

Am 12. März wurden verschiedene Gesuche um Errichtung von Holzgärten, Anlegevorrichtungen für Flösse und Errichtung von Anlegeplätzen für Dampfböte genehmigt.

Am 20. März beantragte der Hafenchef die Abgabe der Flössungsoperationen an die bisherigen Unternehmer und die Abänderung einiger Bestimmungen des bestehenden Ortsstatuts für die Flössung. Der erste Antrag wurde angenommen, der zweite vertagt. In derselben Sitzung wurden verschiedene Gesuche um Errichtung von Holzgärten und Anbindevorrichtungen für Flösse genehmigt.

Am 24. März genehmigte die Hafenbehörde einstimmig verschiedene ziemlich unwesentliche Abänderungen des Ortsstatuts für die Flössung und mit Majorität die Errichtung einer Naphthaleitung und eines Naphtha-

reservoirs in Mülhgraben, gemäss dem Gesuche des Vertreters der Firma Nobel. Gegen die Genehmigung des Gesuches hatten sich der Hafenchef, der Chef der Hafenarbeiten, der Dirigirende des Zollamtes und der Vertreter der Eisenbahn ausgesprochen.

Am 7. April hatte die Hafenbehörde gemäss Antrag des Technischen Conseils der Hauptverwaltung der Handelsschifffahrt ihr Gutachten zu der Frage über den Standort und den Typus der von der Riga-Oreler Eisenbahn zu erbauenden neuen Eisenbahnbrücke abzugeben. Die Majorität der Behörde billigte das von der Eisenbahn ausgearbeitete Bau-project und die zum Bau der Brücke gewählte Stelle und sprach sich gegen den Abbruch der bestehenden Eisenbahnbrücke aus, indem sie meinte, dass der Verkauf der Brücke an die Stadt den Interessen der Krone entsprechen würde. Dagegen hatten der Hafenchef und der Chef der Hafenarbeiten gestimmt. In derselben Sitzung genehmigte die Hafenbehörde verschiedene Gesuche um Errichtung von Holzgärten bedingungslos oder unter gewissen Voraussetzungen, wie z. B. das Gesuch der Ilgezeemischen Gesellschaft, deren Holzgartenanlagen zu verschiedenen Klagen Anlass gegeben hatten. In dieser Angelegenheit hatte der Vertreter des Ministeriums des Innern ein Separatvotum abgegeben.

Endlich sprach sich die Majorität der Behörde für die Anweisung der erforderlichen Summen aus den Hafenabgaben an die Stadtverwaltung für den Unterhalt der Zufuhrwege zum Hafen aus. Der Chef der Hafenarbeiten hatte dagegen gestimmt.

Am 21. April, 5. Mai, 12. Mai und 25. August fanden die Verhandlungen über die Bestimmung der Grenzen des Rigaschen Hafens statt, die bereits im December des Jahres 1903 begonnen hatten. Diesesmal fanden sie ihren Abschluss und wurde das Project nach Petersburg zur Bestätigung vorgestellt, die aber, wie schon bemerkt, noch nicht erfolgt ist.

Am 12. Mai fand die Beprüfung des Budgets der Hafen-Verwaltung für das Jahr 1905 statt. In derselben Sitzung wurde das Gesuch des Kaufmanns A. G. Ruhtenberg um Genehmigung des Baues eines Maschinenhauses am Ufer der Rothen Düna abgelehnt, im Hinblick darauf, dass das Gebäude hart am Wasser stehen sollte und dadurch die Passage gehindert worden wäre.

Am 19. Mai begutachtete die Hafenbehörde die Ansprüche des Rigaer Börsen-Comités, betreffend die Anweisung der erforderlichen Mittel aus den Hafen-Abgaben zur Ausführung von Bagger-Arbeiten, für den Unterhalt der Dämme u. s. w., sowie die Ansprüche der Rigaer Stadtverwaltung an einen Theil der Hafen-Abgaben. In derselben Sitzung wurde auf Antrag der Militair-Obrigkeit das Verbot des Anlegens von Flössen auf dem rechten Ufer der Düna im Bereich des Peter-Militairlagers aus sanitären Rücksichten erlassen, sowie die Genehmigung zur Errichtung von Anlegestellen für Dampfböte und Errichtung von Badeanstalten gegeben.



Am 16. Juni wurde in der Hafen-Behörde das von dem Stadt-Oberingenieur v. Rennenkampff ausgearbeitete Project des Umbaues des südlichen Theiles vom Badeholm begutachtet. Ueber den Gang der Verhandlungen und das Resultat derselben wird im Artikel „Der Ausbau des Durchbruches“ näher berichtet. In derselben Sitzung wurde der chemischen Fabrik von Ruhtenberg die schon einmal vergeblich erbetene Genehmigung zum Bau eines Gebäudes am Ufer der Rothen Düna unter Beobachtung gewisser Bedingungen gewährt. Schliesslich wurde in dieser Sitzung auf Antrag der Haupt-Verwaltung für Handelsschiffahrt der Entwurf von Regeln für den Transport von unverzollten Passagiergütern aus einem Zollamt in das andere auf den Wasserwegen begutachtet.

Am 4. und 25. August verhandelte die Behörde über die Frage des Umbaues der Brücke über den Stadtcanal. Die Angelegenheit veranlasste die Vertreter der Kaufmannschaft eine besondere Meinung zum Beschluss der Majorität abzugeben. Die Folge war, dass die ganze Angelegenheit auf Verfügung der Haupt-Verwaltung noch einmal in der örtlichen Hafen-Verwaltung behandelt werden soll. Das Nähere darüber befindet sich im Abschnitt „Die Verlegung der Citadellstrasse und die Erweiterung des Zollrayons.“ Ausserdem gelangten in genannten beiden Sitzungen zur Verhandlung: das Gesuch des Vertreters der Firma Nobel betreffend Veränderungen in der geplanten Anlage der Naphta-Leitung, das Gesuch der Werft „Lange und Sohn“ betreffend Aufstellung eines Uferkrahns, verschiedene Gesuche für die Errichtung von Gebäuden am Ufer der Rothen Düna, Errichtung von Holzgärten u. s. w.

Am 20. und 28. October, am 9., 17., 23. und 29. November und am 8. December fanden drei- bis vierstündige Sitzungen in Sachen der Holzflössung statt. Diese Angelegenheit ist eingehend im Capitel „Die Holzflössung auf der Düna“ behandelt. Da ist auch die Stellungnahme der Hafen-Verwaltung zu dieser Frage gekennzeichnet.

Es haben demnach im Laufe des Jahres 1904 unter Theilnahme der Vertreter des Börsen-Comités und der Kaufmannschaft 18 Sitzungen der Behörde für Hafen-Angelegenheiten stattgefunden.

#### d. Das ehemalige Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben.

Die noch schwebende Frage des Verkaufs des, dem ehemaligen Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben gehörigen Anbaus am Gebäude des Rigaschen Zollamts, ist auch im abgelaufenen Jahre noch nicht endgültig geregelt worden.

## 2. Handels- und Gewerbeabgaben.

Durch den Allerhöchsten Befehl vom 28. November 1903 war beim Ministerium der Finanzen unter dem Präsidium des Geheimraths Timirjasew eine besondere Conferenz zur Revision des Gesetzes über die Reichsgewerbsteuer eingesetzt worden. Am 18. October erhielt der Börsen-Comité eine Aufforderung vom Präsidenten der genannten Conferenz, einen Vertreter und einen Stellvertreter desselben in die Conferenz zu designiren. Der Börsen-Comité erwählte zu seinem Vertreter Herrn Aeltesten W. Kerkovius und zu dessen Stellvertreter Herrn C. v. Hübbenet. Da die Vorlage des Ministeriums und das übrige Material dem Börsen-Comité trotz seiner Bitte nicht zugeschickt worden ist, so war er auch nicht in der Lage Stellung zu der Vorlage zu nehmen oder irgend eine Directive seinen Vertretern zu geben. Dieselben erhielten ebenfalls die Vorlage erst Anfang November zugestellt. Die Sitzungen begannen am 16. November.

Ueber die Verhandlungen in der Conferenz und das Resultat derselben wird im Kapitel „Handelsgesetzgebung“, Abschnitt „Revision des Gewerbesteuer-Gesetzes“ näher berichtet.

Für das Jahr 1905 sind die bestehenden Bestimmungen des Reichsgewerbsteuergesetzes in Kraft geblieben.

## II. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

### 3. Hafenbauten.

#### a. Seedämme.

Verhandlungen betreffend die Unterhaltung und Remonte der Seedämme.

1) Am 12 April sub № 375 erhielt der Börsen-Comité folgendes Schreiben des Chefs der Hafenbauten:

„Das Comité für Hafenangelegenheiten hat in seiner Sitzung vom 31. October 1903 beschlossen, dem Rigaschen Börsen Comité 195,000 Rubel zur Ausführung von Stromvertiefungsarbeiten in der Düna und 8000 Rubel zur Unterhaltung und Remonte der Hafendämme unter der Bedingung anzuweisen, dass alle diese Arbeiten unter der technischen Controle des örtlichen Bauorgans der Oberverwaltung für Handelsschifffahrt und Häfen ausgeführt werden.

Von diesem Beschlusse des Comités hat die Bauabtheilung der Section für Handelshäfen mich mittels Vorschrift vom 27./28. Febr. d. J. sub № 1352 zur gehörigen Erfüllung in Kenntniss gesetzt. In solchem Anlasse beehre ich mich den Rigaer Börsen-Comité ergebenst zu ersuchen, dahin Anordnung treffen zu wollen:



a) dass vor Inangriffnahme der Remontearbeiten an den Dämmen ein Verzeichniss der erforderlichen Remontearbeiten angefertigt und dieses Verzeichniss der Verwaltung der Hafenbauten zur Beglaubigung vorgestellt werde.

b) dass vor dem Verbrauche der für die Remonte der Dämme erforderlichen Materialien diese letzteren zur Besichtigung vorgewiesen werden, und

c) dass mir über die Beendigung der Remontearbeiten rechtzeitig, behufs Besichtigung derselben, Mittheilung gemacht werde.

Was dagegen die Ausführung der Baggararbeiten anbelangt, so bitte ich dahin Anordnung zu treffen, dass die Beamten der mir anvertrauten Bauverwaltung bei Ausführung der Peilungen zur Constairung der durch die Baggerung erzielten Tiefe unterstützt werden.“

Der Börsen-Comité beschloss am 15. April eine Copie dieses Schreibens seiner Ingenieur-Abtheilung zur Kenntnissnahme und Richtschnur zuzustellen.

Am 22. April stellte der Börsen-Comité das Verzeichniss der an den Seedämmen erforderlichen Remontearbeiten dem Chef der Hafenbauten vor, welcher dasselbe am 4. Mai beglaubigte.

2) Im Schreiben vom 27. October ersuchte der Chef der Rigaschen Hafenbauten den Börsen-Comité um Einsendung eines Verzeichnisses der vom Comité in den Jahren 1903 und 1904 ausgeführten Baggararbeiten und Remonten an den Seedämmen.

Dieses Verzeichniss ging dem Chef der Hafenbauten beim Schreiben vom 10. December № 1318 zu.

3) Am 10. April wandte sich die Hauptverwaltung der Handels-schiffahrt und Häfen an den Börsen-Comité mit dem Ersuchen, für die Abrechnung der im Jahre 1902 ausgeführten Seedamm-Remonten verschiedene Documente und Auskünfte bis zum Ende des Jahres nachzuliefern.

Im Schreiben vom 30. December sub № 1418 kam der Börsen-Comité diesem Ersuchen nach. (Siehe Seite 14 dieses Jahresberichts.)

#### Remonten im Jahre 1904:

a) Auf dem Magnusholmschen Damm wurden die beschädigten Stellen des Pflasters reparirt und die Fugen an einigen Stellen von Neuem mit Cementmörtel gefüllt. Die Risse im Mauerwerk des Dammkörpers und in der Schutzmauer wurden ausgebessert.

Eine am Molenkopf entstandene Höhle wurde mit Betonsäcken und Mauerwerk gefüllt. 4 grosse künstliche Blöcke, welche im vorigen Jahre aufgemauert waren, wurden mit Hilfe eines Schwimmkrahnes versetzt und mit Mauerwerk überdeckt. Zwei von diesen Blöcken wurden bei den Stürmen im December von den Wellen fortgerissen.

b) Am Pfahldamm der West-Mole wurden die Schutzhölzer am Anfang dieses Jahres auf der Seeseite durch Eisschiebungen zerstört und im Februar durch neue ersetzt.

Die Risse im Mauerwerk und ein eiserner Anker wurden reparirt. Auf dem 1. Theil der Mole, der aus Faschinensenkstücken erbaut ist, wurden die Steinschüttungen auf der Seeseite verstärkt und auf einer Strecke wurde das Pflaster durch Mauerwerk ersetzt. Die aufgewehten Sandmassen wurden von der Dammkrone entfernt und an der Seeseite abgelagert.

c) Die beschädigte Quader-Verblendung des Fort-Comet-Dammes wurde auf 3 Stellen in Cementmörtel erneuert.

Die Kosten der Remonte und der Unterhaltung der Seedämme incl. Bauleitung betrugen 7594 Rbl. 61 Kop.

## b. Die Dünaregulirungsbauten.

### aa. Neubauten.

Der der Rigaer Hafen-Verwaltung unterstellte Bagger „Pernau“ arbeitete in der Aa und in der Rothen Düna.

Der Seebagger „A. v. Boetticher“ ist ebenfalls der Hafen-Verwaltung unterstellt und unterstützte die Baggararbeiten im Seegatt, in der Dünamündung und im Mühlgraben.

Im Herbst wurde der Bagger nach Libau und Windau gebracht, von wo er im December zurückkehrte.

### bb. Remonten.

Ein Theil der Dünaregulirungswerke wurde von der Hafen-Verwaltung, ein Theil von der Stadt-Verwaltung reparirt.

### cc. Uebergabe der Bauten.

Im Jahre 1904 sind keine Bestimmungen getroffen, nach welchen ein Theil der vom Börsen-Comité, ebenso wie von der Stadt-Verwaltung unterhaltenen Strombauten der Hafen-Verwaltung zu übergeben sind.

## c. Projecte zur Verbesserung der Dünamündung.

In Folge der geringen Hochwasserabströmung im Frühjahr des Jahres 1904 waren fast gar keine Veränderungen in den Tiefen des Seegatts eingetreten.

Auf den Sandbänken vor und neben der Strommündung wurden die gewöhnlichen Vermessungen ausgeführt.



#### d. Der Ausbau des Andreasholmes.

Am 22. März wandte sich der Börsen-Comité an die Verwaltung des Elevators und des Kühlhauses der Gesellschaft „Union“ mit dem Ersuchen, sich zu einem Project für die Geleisanlagen auf dem Andreasholm zu äussern, nach welchem an der Landseite des Elevators und des Kühlhauses sich nur 2 Geleise befinden werden. Diese sollen auch für die zukünftigen Speicher dienen, welche zwischen diesen Geleisen und dem Ufer in Aussicht genommen sind. Aus den eingegangenen Antwortschreiben war zu ersehen, dass beide Verwaltungen die Erhaltung der bestehenden 3 Geleise auf der Landseite des Elevators im Interesse ihres Betriebes für nöthig halten. Beim Schreiben vom 3. Mai sub № 518 übersandte der Börsen-Comité die Antwortschreiben dem Rigaschen Stadtmate mit der Bitte, die in denselben ausgesprochenen Wünsche, ehe das Project bestätigt wird, berücksichtigen zu wollen.

Am 24. März ersuchte der Börsen-Comité das Rigasche Stadtmate um eine Mittheilung, ob die seiner Zeit creirte und unter dem Präsidium des Stadtrathes Jaksch stehende Commission für die Ausnutzung des Andreasholmes nicht wieder zusammentreten könne, da es dem Börsen-Comité daran liege, die Bedingungen kennen zu lernen, unter welchen eventuell die Abgabe von Terrain auf dem Andreasholm zum Bau von Privat-Speichern erfolgen würde.

Nachdem diese Commission am 11. Juni eine Sitzung gehabt hatte, ging dem Börsen-Comité folgendes Schreiben des Rigaschen Stadtmats vom 25. Juni zu:

„Auf das Schreiben vom 27. Mai c. sub № 620 beehrt sich das Stadtmate dem Börsen-Comité mitzutheilen, dass dasselbe am 23. October 1903 folgende Bedingungen für die Abtretung von Grundstücken auf dem Andreasholme zum Bau von Privatspeichern festgestellt hat: Auf dem näher zum Ufer des Andreasholmes belegenen Landstreifen, welcher zum Bau von Speichern bestimmt ist, die zur allgemeinen Benutzung stehen werden, sollen in Zukunft keine Grundstücke auf Grundzins mit Eigenthumsrechten an Privatpersonen vergeben werden, sondern man soll sich darauf beschränken, hier die Grundstücke auf eine Zeit von nicht mehr als 5 Jahren zum Bau von temporären Lagerräumen gegen eine Zahlung von 4 Rbl. pro Quadrat-Faden und Jahr zu verpachten; in der zweiten Linie dagegen, weiter vom Ufer ab, sollen die Grundstücke gegen ebensolche Zahlung von 4 Rbl. pro Quadrat-Faden und Jahr verpachtet, oder aber auf Grundzins mit Eigenthumsrechten gegen eine einmalige Zahlung von 100 Rbl. pro Quadrat-Faden und einen Jahreszins von 1 Rbl. pro Quadrat-Faden vergeben werden.

Diese Grundsätze beabsichtigt das Stadtamt in jedem Falle sich zur Richtschnur dienen zu lassen bis zur Klarstellung der Bedingungen für den Bau von Privatspeichern auf dem Kronsterritorium im Rayon des Exporthafens, welche Bedingungen in der Folgezeit möglicherweise dem Stadtamte Veranlassung geben können, die von demselben festgestellten Grundbestimmungen einer Revision zu unterziehen.“

Weitere Verhandlungen haben nicht stattgefunden.

#### e. Der Ausbau des Durchbruches.

(Siehe hierzu den bezüglichen Plan im Texte.)

Das Rigasche Stadtamt wandte sich an den Börsen-Comité am 13. Januar sub № 205 mit folgendem Schreiben:

„Dem Rigaschen Stadtamte sind wiederholt Gesuche von Seiten der Hausbesitzer auf Kiepenholm um Erbauung einer Brücke über die kleine Düna zugegangen. Im Hinblick hierauf ist auf Anordnung des Stadtamtes eine Projectskizze für den Umbau des südlichen Theils des Badeholmes, sowie für den Bau einer Brücke vom Badeholm zum Festlande angefertigt worden.

Dieses Project beehrt sich das Rigasche Stadtamt beifolgend dem Rigaschen Börsen-Comité mit dem ergebenen Ersuchen zu übersenden, dem Stadtamte sein Gutachten über dieses Project mittheilen zu wollen, mit Rücksicht darauf, dass der Börsen-Comité, wie dem Stadtamte bekannt, sich für die Errichtung von Kohlen- und anderen Stapelplätzen am linken Düna-Ufer interessirt.“

Nach dem Projecte des Stadt-Ober-Ingenieuren wurde beabsichtigt:

1) Dem Durchbruche entlang auf dem Badeholm ein Bollwerk von 7 Fuss Höhe über Normalwasser zu bauen;

2) eine gegen Norden ansteigende Fläche von 30 Fad. Breite zum Ausladen von Kohlen etc. herzustellen;

3) durch eine Strasse und eine über die Kleine Düna gebaute Brücke eine Verbindung zwischen dem Festlande und dem hohen Ufer des Klüversholmes herbeizuführen. Die Höhe des neben der Strasse liegenden Trottoirs war mit 18 Fuss über Normal projectirt. Durch eine Schleuse sollte die Kleine Düna zu Hochwasserzeiten abgesperrt werden.

Die Delegation für allgemeine Schiffahrtsangelegenheiten prüfte mit der Delegation für den Import das Schreiben des Stadtamtes und ein vom Hafenbau-Ingenieur Pabst abgegebenes Gutachten und veranlasste den Börsen-Comité am 16. Februar sub Nr. 191 dem Stadtamt zu erwidern, dass er die in Aussicht genommenen Bauten für nützlich halte und er gegen das Project im Allgemeinen und gegen die für die Brücke und die Schleuse gewählte Stelle im Speciellen nichts einzuwenden habe.



Da aber in Zukunft die Nothwendigkeit eintreten dürfte, einen Hochwasserdamm mit davorliegenden Lagerplätzen auch hinter dem südlichen Ende des Dammes CDE anzulegen, so ersuchte der Börsen-Comité das Stadtamt, bei der weiteren Ausarbeitung des Projects diesen Damm mit in Berücksichtigung ziehen zu lassen und die projectirte Uferlinie so zu verlegen, dass die nur 42 Faden weite Einfahrt in den Durchbruch bis auf ca. 65 Faden vergrössert werde.

Die Ausführung dieses Projectes wurde in ganz unerwarteter Weise durch die Nothwendigkeit, vor der Schiffswerft von Lange & Sohn eine grössere Wasserfläche zu schaffen, schon in diesem Jahre herbeigeführt.

Am 14. Juni wurde dem Börsen-Comité die Vorlage des Chefs der Rigaschen Hafenbauten an die Rigaer Hafenbehörde vom 11. Juni zur Kenntnissnahme zugesandt. Dieselbe lautet:

„Die Bausection der Abtheilung für Handelshäfen der Oberverwaltung der Handelsschiffahrt und Häfen hat bei ihrer Vorschrift vom 2. Juni d. J. sub Nr. 3558 mir die Vorstellung der Rigaschen Stadtverwaltung vom 5. Mai sub Nr. 2658 nebst Project des Umbaues des südlichen Theils des „Badeholm“ in Lagerplätze übersandt und mich aufgefordert, die entsprechenden Erwägungen zu diesem Projecte zu formuliren und dieselben der Rigaschen Hafenbehörde zur Beprüfung vorzustellen, um von dieser ein Gutachten zu erhalten.

In Erfüllung dessen, beehre ich mich der Rigaschen Hafenbehörde das Nachstehende zu unterlegen.

Nach dem Projecte der Rigaschen Stadtverwaltung wird geplant, durch Umbau des südlichen Theils des Badeholms neue Liegeplätze für Schiffe bei dem genannten Holme zu schaffen und auf demselben neue Stapelplätze für Waaren, die speciell für das linke Ufer der Düna bestimmt sind, zu errichten, namentlich im Hinblick darauf, dass das an dem genannten Ufer befindliche, der Handelsthätigkeit des Hafens dienende Territorium unzulänglich ist.

Durch dieses Project kommt die Stadtverwaltung der Entwicklung der Thätigkeit und der wünschenswerthen Verbesserung des Hafens entgegen, weshalb ich meinerseits mich vollkommen der in dem Projecte zum Ausdruck kommenden Grundidee anschliesse, indem ich die Erwartung hege, dass die Schaffung neuer Stapelplätze und die Nutzbarmachung des Badeholmes für Handelszwecke in nicht ferner Zukunft die Entwicklung und das Aufblühen eines sehr bedeutenden Rayons auf dem linken Flussufer zur Folge haben wird.

Gleichzeitig kann man indessen, bei Betrachtung der vorliegenden Frage vom Standpunkte der Bedürfnisse des ganzen Rigaschen Hafens, nicht umhin darauf aufmerksam zu machen, dass es weit dringendere Bedürfnisse des Hafens giebt, als wie: Regelung des Holzhandels,

Herstellung tiefer Ufermauern in Mühlgraben und ebensolcher Quais am rechten Düna-Ufer, Errichtung einer Ladestelle für Naphtha, sowie noch andere Bauten.

Diese Bedürfnisse, die zusammen eine bedeutende Summe erfordern, müssen in erster Reihe befriedigt werden. Indem ich daher die Idee der Nutzbarmachung des linken Ufers für die Handelsthätigkeit des Hafens als vollkommen beachtenswerth anerkenne, bin ich der Meinung, dass beim Vorhandensein von weit ernstern Bedürfnissen des Hafens die Verwirklichung der Idee einer Exploitation des linken Ufers nicht auf Kosten weit wesentlicherer Bedürfnisse des Hafens ausgeführt werden darf. Im Hinblick hierauf muss der Ausbau des Badeholms allmählich ausgeführt werden, ohne den einmaligen Aufwand einer bedeutenden Summe von 800,000 bis 1,000,000 Rbl., da dieser Aufwand durch die augenblicklichen Bedürfnisse nicht gerechtfertigt wird.

Die Frage des Ausbaues des Badeholms hat den Gegenstand einer Correspondenz zwischen der Rigaschen Stadtverwaltung und dem Börsen-Comité gebildet, wobei die oben dargelegte Auffassung von der vorliegenden Frage auch vom Börsen-Comité vollkommen getheilt wird, welcher auf Grund des Gutachtens seiner Delegation für allgemeine Schifffahrtsangelegenheiten sich dahin geäußert hat, „dass, wenngleich die Anzahl der Stapelplätze für ladende und löschende Schiffe am linken Ufer eine verhältnissmässig nicht grosse ist, andererseits constatirt werden muss, dass der grösste Theil der unterhalb des Durchbruchs belegenen Fabriken am Wasser oder in nächster Nähe desselben liegt und somit diese Fabriken zur Zeit, sozusagen, vor ihrer Thüre löschen können. Eine Ausnahme bilden die Fabriken von Mündel, Hesse und Sellier & Bellot, deren Gesamtbedarf an Kohlen jedoch nicht mehr als einige Schiffladungen betragen soll. Es würde sich demnach im gegebenen Falle hauptsächlich um Schaffung von Stapelplätzen für Ziegeln, Baumaterialien verschiedener Art und Brennholz handeln, wobei noch zu bemerken ist, dass seitens des Kohlenhandels zur Zeit Klagen über den Mangel von Stapelplätzen für Kohlen auf dem linken Ufer nicht verlautbart sind. In Anbetracht obenerwähnter Umstände würde die Verwendung grosser Mittel zur Beschaffung von Ladeplätzen auf dem linken Ufer kaum gerechtfertigt erscheinen, um so mehr, als eine ganze Anzahl anderer Fragen, die für den Handel und den Verkehr weit wichtiger sind, noch ihrer Lösung harren.“ (Rig. Handelsarchiv Jahrg. 1904 pag. 85).

Im Hinblick auf die angeführten Umstände wäre ich dafür, die Förderung der Entwicklung der Handelsthätigkeit auf dem linken Ufer fürs Erste auf eine Verbreiterung des Hagensberger Durchbruchs entsprechend dem ausgearbeiteten Plane zu beschränken, mit Vertiefung des Durchbruchs in seiner ganzen Ausdehnung auf 15 Fuss, gerechnet



vom Niveau des gewöhnlichen Wasserstandes, und mit Verwendung des durch die Baggerarbeiten gewonnenen Bodens theilweise zur Erhöhung der der Stadtverwaltung auf dem Badeholme gehörenden Grundstücke bis zu einer Höhe von 10 Fuss auf einer Breite von ca. 100 Faden, theilweise aber zur Anfüllung der Verflachung hinter dem Pfahldamme CDE in einer Breite bis zu der projectirten Strasse.

Die Böschung des Holmes von der Seite des Durchbruchs muss unter der Wasserlinie durch eine Spundwand eingefasst, über der Wasserlinie aber durch ein Feldsteinpflaster auf einer Kalksteinunterlage befestigt werden. Die Gesamtkosten dieser Arbeiten würden ca. 110,000 Rbl. betragen. Durch diesen Bau würde, glaube ich, dem Handel des Rigaschen Hafens am linken Ufer für die erste Zeit vollkommen Genüge geschehen. Bei einer weiteren Entwicklung der Bedürfnisse desselben in Zukunft, wird es aber möglich sein, durch allmähliche Aufwände von Kosten auch noch eine weitere Verbesserung zu erzielen, als wie: Vertiefung des Wasserreviers auf 20 Fuss. Was dagegen den Bau von permanenten tiefen Quais anlangt, welche einen bedeutenden Kostenaufwand erfordern, so halte ich diese Arbeit als durch die augenblicklichen Bedürfnisse des Handels nicht geboten.

Hinsichtlich des Baues einer Schleuse in dem Arme „Kleine Düna“ halte ich es zur Zeit nicht für möglich, meine positive Meinung vor Ausführung entsprechender Untersuchungen während des Frühjahrs-hochwassers auszusprechen, ich glaube aber, dass der Schleusenbau die erwarteten Resultate nicht ergeben wird, da bei den bestehenden Querprofilen und der Lage der Kleinen Düna, in Beziehung auf das Hauptstrombett, die Abströmung in der Kleinen Düna eine geringe ist und die durch das Hauptbett verursachten Sandablagerungen sich am Eingange zum Durchbruche, nicht aber im Arme „Kleine Düna“ bilden, was durch das Vorhandensein einer Sandbank im Eingange zum Durchbruch bewiesen wird. Im Uebrigen unterliegt die Frage in Betreff des Kampfes mit den Versandungen, als eine vollkommen specielle Frage, einer besonderen Beprüfung, ganz unabhängig von der Errichtung von Lagerplätzen auf dem Badeholme.

Auf die Frage in Betreff der Anlage von Wegen, sowohl Hafen-, wie Zufuhrwegen auf dem genannten Holme, übergehend, bin ich der Meinung, dass die Ausgabe hierfür ohne allen Zweifel von der Oberverwaltung übernommen werden wird. Was dagegen den Bau einer Brücke über die Kleine Düna anbelangt, so muss, nach meiner persönlichen Meinung, dieselbe schon in der allerersten Zeit gebaut werden, jedoch mit einem möglichst geringen Kostenaufwande und für Rechnung der Stadtverwaltung, da die Früchte der Entwicklung eines bedeutenden Rayons am linken Ufer in bedeutendem Maasse auch die Stadtverwaltung geniessen wird.“

Am 16. Juni wurde der Antrag des Stadtamtes in die Rigaer Behörde für Hafenangelegenheiten eingebracht und mit einigen Aenderungen in Bezug auf die Richtung der Uferlinie und die Höhe der Anschüttung genehmigt. Letztere soll am Ufer 10' statt 7' betragen und auf einer Strecke von 30 Faden vom Bollwerk bis auf 14' ansteigen. Ferner wurde die Tiefe des Aushubes auf 18 Fuss festgesetzt.

Auf Grund einer früheren Anfrage des Chefs der Hafenbauten hatte der Börsen-Comité für die Ausführung der Baggararbeiten, einschliesslich der Aufschüttung des gehobenen Bodens, einen Preis von 3 Rbl. pro Cubikfaden normirt, und zwar mit Rücksicht auf die besonderen Schwierigkeiten, welche sich der Ausführung der Arbeiten durch den fast ununterbrochenen Verkehr der städtischen Dampfer entgegenstellen.

Auf Bitte des Chefs der Hafenbauten schickte der Börsen-Comité den Ingenieur Fleischer nach Petersburg, um dort eine Verständigung mit der Hauptverwaltung der Handelshäfen, sowohl über den Preis der Arbeiten, als auch über die anderen einschlägigen Bedingungen zu erzielen, damit die Arbeiten, deren Ausführung als besonders dringend angesehen wurde, sogleich in Angriff genommen werden könnten.

Der Chef der Abtheilung für Handelshäfen N. N. Beklemischew erklärte, dass die Mittel der Hafenverwaltung zur Zeit sehr beschränkt seien und er daher in diesem Falle ein besonderes Entgegenkommen des Börsen-Comités erwarte. Nachdem der Börsen-Comité telegraphisch seine Zustimmung zu einer Preisermässigung bis auf 2 Rbl. 75 K. ertheilt hatte, fand eine Sitzung der technischen Section statt, in welcher anerkannt wurde, dass der vom Börsen-Comité gestellte Preis von 3 Rbl. pro Cubikfaden als ein durchaus mässiger anzusehen sei und dass die Verminderung desselben auf 2 Rbl. 75 Kop. als ein dankenswerthes Entgegenkommen seitens des Börsen-Comités betrachtet werden müsse. Die Uferbauten im Durchbruch sollten auf Grund der Einheitspreise des für den Bau des Eisenbahnhafens bestehenden Contractes vom 24. August ausgeführt werden.

Nachdem dem Chef der Abtheilung für Handelshäfen die Resolution der technischen Section mitgetheilt worden, beauftragte er den Chef der Rigaschen Hafenbauten, mit der Ausführung der Bauten unverzüglich zu beginnen.

Am 3. Juli erfolgte seitens des Chefs der Hafenbauten Herrn Konstantinow der schriftliche Bauauftrag und bereits am 5. Juli begann der Bagger „Riga“ die Vertiefungsarbeiten am Ostende des Durchbruchs.

Die wesentlichste Schwierigkeit in der Ausführung der Arbeiten wurde durch den kurzen Termin derselben veranlasst, da bereits nach zwei Monaten die vor der Werft von Lange & Sohn befindliche Fläche vertieft sein sollte, der Raum zur Aufstellung von Baggermaschinen



aber wegen der Passage der städtischen Dampfer und durch die geringe Breite der zu vertiefenden Flächen beenzt war.

Es wurde erforderlich, den Bagger „Riga“ zunächst einen möglichst engen Kanal längs dem oberen Ende des Dammes CDE und weiterhin längs der künftigen Uferstrecke des Badeholms durchgraben zu lassen. Die Erweiterung desselben durch den Bagger „Mühlgraben“ konnte erst dann geschehen, sobald der Bagger „Riga“ soweit vorgeschritten war, dass hinter ihm, etwa am Süden des Ballastdammes, ein Refouleur Aufstellung finden konnte, um den vom Bagger „Mühlgraben“ gehobenen Boden auf die Anschüttungsfläche zu fördern.

Der Bagger „Riga“ stiess gerade in der Richtung des Ballastdammes auf die Reste der früheren Uferbefestigung, welche sich namentlich in Gestalt einer grossen Menge von Bruchsteinen vorfanden. Ausserdem sind untere Enden von Rammpfählen und Granitsteinen grösseren Formates, wie sie zur Pflasterung von Böschungen dienen, gehoben worden. Die Richtung des alten Dammes weist in der Fortsetzung auf das Seemannshaus und lässt die Annahme zu, dass die Dammreste von jener Katastrophe im Jahre 1814 herrühren, welcher der Durchbruch seinen Namen verdankt.

Während der Beseitigung der auf einer Breite von mehr als 10 Faden zerstreuten Steine, musste der Boden in Prähen nach See geschleppt werden, da ein Refouliren desselben nicht möglich war.

Trotz genannter Schwierigkeiten wurde es ermöglicht, bereits nach 3 Wochen, am 28. Juli, den Bagger „Mühlgraben“ und den Refouleur I im Durchbruch in Betrieb zu setzen, um den vom Bagger „Riga“ hergestellten Kanal zu erweitern.

Am 8. August geruhte Seine Kaiserliche Hoheit der Grossfürst Alexander Michailowitsch die Arbeiten im Durchbruch zu besichtigen, bei welcher Gelegenheit ihm zwei dort ausgegrabene Kanonen-Lafetten, etwa aus der Zeit Peter des Grossen stammend, gezeigt werden konnten.

Circa am 26. August war der vor der Werft von Lange & Sohn belegene Theil des Badeholms entfernt. Der Bagger „Riga“ war bis in die Nähe des vor dem Ruderclub befindlichen Armes der Kleinen Düna vorgedrungen. Der Verkehr der städtischen Dampfer konnte nunmehr zum Theil in das soeben ausgehobene neue Fahrwasser abgelenkt werden, was die gegenseitigen Störungen wesentlich verminderte.

Dagegen hatte sich bei der Ausführung der Schwemmarbeiten eine Schwierigkeit eingestellt, auf welche der Leiter der Arbeiten Ingenieur Fleischer bereits in der Sitzung der Hafenverwaltung vom 16. Juni hingewiesen hatte und über welche er am 2. August sub Nr. 544 dem örsen-Comité berichtete. Dieselbe betraf die grosse Höhe der Anschüttung von 14', welche die Leistung des Refouleurs

soweit beeinträchtigte, dass er den Bagger „Mühlgraben“ nicht mehr genügend bedienen konnte. Durch die mit dem Rigaer Stadthaupt und dem Chef der Rigaer Hafenbauten gepflogenen Verhandlungen wurde festgesetzt, dass die Anschüttungen bis zu einem Abstand von 30 Faden vom neuen Bollwerk des Badeholms die Höhe von 14' erreichen sollte. Der übrige nordwärts belegene städtische Theil des Badeholms sollte bis auf 10' Höhe angeschüttet werden.

Im Einverständniss mit der Stadtverwaltung wurde ein Theil des livländischen Yachtclubs bis zu einer Höhe von ca. 7' angeschüttet, wodurch die Anlage kostspieliger Drainagen zur Entwässerung dieses Terrains erspart werden konnte.

Am 8. October verliess der Bagger „Riga“ den Badeholm, welchen er bis an den Ruderclub beseitigt hatte. Noch in den letzten Wochen seiner Arbeit hatte er mit bedeutenden Schwierigkeiten zu kämpfen, welche ihm durch Beseitigung alter Bollwerke und durch das häufige Vorkommen von Steinschüttungen, alten Fahrzeugen und dergartigen Hindernissen erwachsen waren.

Der Bagger „Mühlgraben“, welchem im Allgemeinen der leichtere Theil der Arbeit, die Vertiefungsarbeit längs dem Klüversholm, zufiel, hatte zum Schluss noch diejenigen Stellen zu vertiefen, welche dem Bagger „Riga“ unzugänglich geblieben waren. Am 22. October waren die Vertiefungsarbeiten im Durchbruch bis auf die Tiefe von 18 Fuss beendet.

Das gehobene Quantum beträgt 29,352 Cubikfaden in aufgeschüttetem Zustande. Nach Prähmen gemessen rund 36,000 Cubikfaden.

Bereits im August hatte der Bauunternehmer Herr August Ruetz, welcher dem Börsen-Comité auch bei dieser Arbeit treu zu Seite stand, mit der Herstellung der Uferbefestigung begonnen. Auch hier wirkten die beschränkten Raumverhältnisse hemmend auf den Fortgang der Arbeiten, zudem trat der Winter ziemlich früh ein. Immerhin wurde die Spundwand der Uferbefestigung in ihrer ganzen Länge fertiggestellt, jedoch fehlt noch ein Theil der Verankerungen.

Die Planirung der Anschüttungen konnte wegen des Fehlens der Uferfassung nur in beschränktem Maasse vorgenommen werden, und bleibt dem kommenden Frühjahr überlassen, gleichwie die Pflasterung der Böschungen und der Uferflächen.

Für die Anlage einer mit einer Schleuse verbundenen Brücke über die Kleine Düna zur Verbindung des jenseitigen Ufers mit dem erhöhten Theile des Badeholms sind zwischen Stadt und Hafenbauverwaltung Verhandlungen im Gange. Die erforderlichen Projecte und Anschläge werden von letzterer ausgearbeitet.



f. Projecte zur Verbesserung des Rigaschen Hafens.  
Verlegung der Citadellstrasse und Erweiterung des  
Zollrayons.

Am 31. Juli sub Nr. 92 stellte Herr Ingenieur Fleischer nachstehenden Bericht vor:

„Gemäss einem Project der Riga-Oreler Eisenbahnverwaltung soll die längs dem Zollplatz verlaufende Citadellstrasse in ihrem nördlichen Theil von der Michaelstrasse bis zur Elisabethstrasse um circa 12 Faden landeinwärts verlegt werden, dasselbe soll mit der über den Stadtgraben führenden hölzernen Brücke geschehen. An die Stelle der zu verlegenden Strasse sollen Geleise kommen, während das bisher dicht am Ufer des Andreashafens entlang führende Geleis eingehen wird.

Genanntes Project kommt Mittwoch den 4. August in der Session der Hafenverwaltung zur Sprache und soll namentlich die Frage ventilirt werden, für wessen Rechnung die Verlegung der Strasse zu geschehen hat. Es liegt keine directe Proposition diesbezüglich vor, jedoch ist zu befürchten, dass die genannte Verlegung für Rechnung der Hafensmittel geschehen soll. Dagegen dürfte anzuführen sein, dass obige Arbeiten in erster Linie durch Bedürfnisse des Eisenbahnressorts bedingt sind, somit auch die Kosten von demselben zu tragen seien; während das Interesse, welches der Handel an einer Verbindung zwischen der inneren Stadt und dem Neuhafen besitzen kann, sich um so mehr verringern muss, je weiter der Ausbau derselben und namentlich die Errichtung von Lagerhäusern bei demselben Fortschritte machen werden.

Die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn hat sich nun zwar bereit erklärt, die Kosten der Verlegung der hölzernen Strassenbrücke auf sich zu nehmen, jedoch wendet die Stadtverwaltung sich an die Hafenverwaltung mit dem Vorschlage, die neue Brücke nicht in Holz, sondern in Stein und Eisen zu erbauen und ihr zu diesem Zweck aus den Mitteln der Hafensteuern einen Zuschuss im Betrage von ca. 18,000 Rbl. zu bewilligen.

Im Hinblick auf die bereits weiter oben entwickelten Gesichtspunkte, sowie in Berücksichtigung der zur Zeit durch den Krieg stark in Anspruch genommenen Mittel des Staates erscheint eine derartige Ausgabe gewiss nicht als zeitgemäss, sondern es steht zu befürchten, dass darunter andere, für den Hafen jedenfalls wichtigere Arbeiten, eine Beeinträchtigung erleiden könnten.“

Bei der Verhandlung über obige Eingabe im Börsen-Comité, wies Herr Aeltester Pannewitz darauf hin, dass die Frage der Verlegung der Citadellstrasse in engem Zusammenhange mit der Frage einer künftigen Erweiterung der Zollrayons stehe, und nicht ohne Berücksichtigung der letzteren entschieden werden dürfte.

Bei der Verhandlung dieser Angelegenheit in der Sitzung der Hafenverwaltung vom 4. August d. J. gaben die Vertreter den oben dargelegten Gesichtspunkten Ausdruck und stellten den Antrag, die Sache bis zur Beschaffung der zum völligen Verständniss dieser Frage erforderlichen Daten zu vertagen. Diesen Antrag unterstützte das Rigaer Stadthaupt, er wurde jedoch von der Majorität der Versammlung abgelehnt. Letztere fasste den Beschluss:

1) das vorliegende Project zur Verlegung der Citadellstrasse und der Brücke über den Stadtcanal gutzuheissen;

2) die Deckung der durch Verlegung der Brücke, d. i. durch den Umbau derselben in eine solche aus Stein und Eisen erwachsenden Kosten aus den Mitteln der Hafensteuern zu beantragen.

Die Vertreter des Börsen-Comités und der Kaufmannschaft erhielten sich der Abstimmung und meldeten in dieser Angelegenheit ein Separatvotum an.

Letzteres wurde am 25. August eingebracht und hatte folgenden Wortlaut:

„Sowohl der Chef der Rigaschen Hafenbauten in seinem Schreiben vom 30. Juni d. J. sub Nr. 855, als auch der Chef des Rigaschen Hafens in der Sitzung der Rigaschen Behörde für Hafenangelegenheiten vom 4. August d. J. haben darauf hingewiesen und anerkannt, dass die Frage der Verlegung der Citadell-Strasse nebst der in ihrer Linie befindlichen Brücke über den Stadtcanal eng mit der Frage der Erweiterung des Zollrayons verbunden ist. Ausserdem hat der Chef der Rigaschen Hafenbauten seinem Bedauern darüber Ausdruck gegeben, dass seitens der Bahnverwaltung in dieser Veranlassung bei der Hafenbehörde nicht ein vollständiges Project nebst Erläuterungsbericht über die Verkehrsanlagen auf dem Andreasholm zur Begutachtung eingebracht worden ist.

Indem sich die unterzeichneten Vertreter des Rigaer Börsen-Comités und der Kaufmannschaft den obenerwähnten Meinungsäusserungen des Chefs der Rigaschen Hafenbauten und des Hafenchefs vollkommen anschliessen, können sie nicht umhin, aus diesen Aeusserungen zu folgern:

1) dass die Frage der Verlegung der Strasse nicht vor befriedigender Entscheidung der mit ihr in engem Zusammenhange stehenden Frage der Erweiterung des Zollrayons zu lösen ist, und

2) dass das in der Sitzung vorgelegene Material für die Erörterung der erwähnten Fragen nicht als genügend anerkannt werden kann, bevor bei der Hafenbehörde nicht ein vollständiges Project für die in Aussicht genommene Ausrüstung des Territoriums des Eisenbahnhafens mit Schienengeleisen und Strassen zur Begutachtung eingebracht worden ist.



In Anbetracht dessen, dass unter solchen Umständen die Erörterung der erwähnten Frage verfrüht erscheint, hielt es der Vertreter des Börsen-Comités für nöthig, einen Antrag auf Vertagung der Verhandlung dieser Angelegenheit zu stellen, umsomehr, als auch vom Chef der Rigaschen Hafenbauten selbst die Wichtigkeit der Erweiterung des Zollrayons anerkannt wird.

Da die Hafenbehörde mit Stimmenmehrheit ihrer Glieder beschlossen hatte, an die Beschlussfassung über den Punkt 4 der Tagesordnung zu schreiten, ohne Rücksichtnahme auf die sehr sachgemässen Hinweise des Hafenchefs und des Chefs der Hafenarbeiten, so erachten es die Vertreter des Börsen-Comités und der Kaufmannschaft für nützlich, in dieser Angelegenheit schriftlich ihre Meinung niederzulegen.

Für die Beurtheilung des Projectes der Verlegung der Citadellstrasse und der Errichtung einer Brücke über den Stadtcanal aus Stein und Eisen sind folgende Gesichtspunkte von einschneidender Bedeutung, und zwar:

1) erscheint die Verlegung der Strasse und die Errichtung einer Brücke aus Stein und Eisen als ein Bedürfniss der unumgänglichen Nothwendigkeit?

2) entspricht die Ausführung der erwähnten Arbeiten den Interessen des Handels und der Schiffahrt?

3) sind die für die erwähnten Arbeiten erforderlichen Mittel in genügendem Maasse vorhanden?

Was die Frage der unumgänglichen Nothwendigkeit der Ausführung der Arbeiten betrifft, so muss darauf hingewiesen werden, dass die projectirte Verbesserung und Erweiterung der Geleisanlage fürs Erste wohl nur für den Andreasholm von Bedeutung sein kann, der jedoch in seiner gegenwärtigen Gestalt einer Verbesserung der Geleisanlage nicht sehr bedarf. Folglich kann man nicht umhin anzuerkennen, dass, bevor nicht an den weiteren Ausbau des Andreasholms, an die Entwicklung seiner Quais und an den Bau von Ambaren geschritten wird, es vollkommen möglich ist, die Erörterung der Frage der Verlegung der Strasse und Brücke wenigstens auf einige Monate zu vertagen, in welcher Zeit die Frage wegen Erweiterung des Zollrayons zu lösen wäre.

Die Frage, ob die Ausführung der erwähnten Arbeiten den Interessen des Handels und der Schiffahrt entspricht, kann vor Einbringung des vollständigen Projectes der Geleis- und Strassenanlagen auf dem Andreasholm nicht beantwortet werden; nach diesem Project könnte die Zweckmässigkeit der Verlegung der Strasse und Brücke erwogen werden, wenn in demselben auch die Fortsetzung der Citadellstrasse in südlicher Richtung, verbunden mit der möglichen oder — richtiger gesagt — mit der erforderlichen Erweiterung des Zollrayons berücksichtigt sein würde.

Die Frage endlich über das Vorhandensein der erforderlichen Mittel hängt unmittelbar von der Bedeutung ab, welche der Citadellstrasse überhaupt beigelegt wird. Hierbei muss vorausgesetzt werden, dass die Eisenbahn nur die mit der blossen Verlegung der Strasse und Brücke in ihrer jetzigen Gestalt verbundenen Ausgaben auf sich nehmen wird, dass aber für die Verbesserung dieser Anlagen die Mittel der Hafenverwaltung herangezogen werden müssen.

Die Kaufmannschaft ist der Ansicht, dass zur Zeit, wo die Staatsmittel im Allgemeinen und die der Hafenverwaltung besonders beschränkt sind, man doch wohl sämtliche Ausgaben, die nicht unmittelbar für die Befriedigung der allernothwendigsten Bedürfnisse des Handels und der Schifffahrt erforderlich sind, vermeiden sollte. Die Verwirklichung des vorliegenden Projects kann jedoch als ein derartiges unmittelbares und nothwendiges Bedürfniss nicht anerkannt werden, um so weniger, als es noch viele andere, wesentlich wichtigere und fühlbarere Uebelstände giebt, deren Beseitigung in erster Reihe geboten erscheint, und zwar: die Fortsetzung der Anlagen unterhalb des Eisenbahnhafens, die Erweiterung des Zollrayons, die Abpflasterung der neuen Quais des Eisenbahnhafens, das Erbauen von Speichern und das Verlegen von Schienengeleisen bei denselben, die Errichtung einer Verbindungsstrasse zwischen der Station Riga—Weide und Riga—Hafen, sowie der projectirten Strasse auf dem ehemaligen Katharinendamme längs der Elevatorzweighbahn, die Errichtung der noch fehlenden Quais auf dem Andreasdamm, die Errichtung eines Holzhafens, die Entwicklung des Mühlgrabens und dergleichen mehr.

Indem sich die Vertreter der Kaufmannschaft und des Börsen-Comités der Hoffnung hingeben, dass die Rigasche Behörde für Hafenangelegenheiten, der die Wahrung der Interessen des Handels und der Schifffahrt im Rigaschen Hafen anvertraut ist, es für möglich erachten wird, die Frage der Verlegung der Citadellstrasse und der Brücke über den Stadtcanal einer nochmaligen Beprüfung zu unterziehen, erlauben sich dieselben zu beantragen, die Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn zu ersuchen, der Hafenbehörde ein vollständiges Project für die Geleis- und Strassenanlage auf dem Andreasholm vorzustellen, sowie auf der nächsten Sitzung der Rigaschen Behörde für Hafenangelegenheiten die Frage der Erweiterung des Zollrayons in Erörterung zu ziehen“.

Die weitere Verfolgung dieser Angelegenheit wurde seitens des Börsen-Comités dem Kanzelleidirector von Cramer und dem Ingenieur Fleischer behufs Rücksprache mit dem Rigaschen Stadthaupt, dem Chef der Rigaer Hafenbauten, sowie mit dem Vertreter der Riga-Oreler Eisenbahn übergeben.

Am 19. October übersandte der Chef des Rigaer Hafens dem Börsen-Comité eine Copie des Journals der Sitzungen der Hafen-



verwaltung vom 4. und 25. August sub Nr. 31 nebst der Copie eines Schreibens der Bausection der Oberverwaltung der Handelshäfen vom 5. October, welche nachstehenden Wortlaut hat:

In Bezug auf die Verfügung der Hafenbehörde (Journal Nr. 31 vom 4. und 25. August c.) in Betreff der Verlegung der Brücke über den Stadtcanal an der Citadellstrasse, welche angeblich einen Zufuhrweg zum Hafen bildet, an einen anderen Ort für Rechnung der Specialmittel des Comités für Hafenangelegenheiten, hält die Abtheilung für Handelshäfen es für nöthig, Allem zuvor dabei zu beharren, dass bei der sowohl in der Hafenbehörde, wie auch in der besonderen Conferenz bei der Abtheilung für Handelshäfen stattgehabten Beprüfung der Frage über die Zufuhrwege zum Rigaschen Hafen die Citadellstrasse nicht in die Zahl der erwähnten Wege aufgenommen war. Ausserdem kann man nicht umhin anzuerkennen, dass bei Berathung dieser Frage in der Hafenbehörde nicht klargelegt worden ist:

1) die zwingende Nothwendigkeit der Verlegung der Brücke und Strasse an einen anderen Ort;

2) sind nicht genügende Grundlagen angeführt worden, um die Deckung der mit dieser Verlegung verbundenen Kosten aus den Specialmitteln, bei deren Verwendung man im Hinblick auf die im laufenden Jahre vorausszusehende Verminderung der Steuererträge in unseren Häfen mit äusserster Umsicht zu Werke gehen muss, zu rechtfertigen, und

3) ist nicht die correlative Beziehung zwischen dem projectirten Umbau und der geplanten Erweiterung des Zollrayons und dem Umbau des Eisenbahnknotenpunktes klargestellt worden.

In Folge dessen und im Interesse einer allseitigen Klarstellung der Angelegenheit, findet die Abtheilung für Handelshäfen, dass dieser Frage nicht eher ein weiterer Fortgang gegeben werden kann, als bis dieselbe einer neuen Berathung in der Rigaschen Hafenbehörde auf den oben angegebenen Grundlagen unterzogen worden ist.

Hiervon macht die Abtheilung Ew. Erlaucht, zur Wahrnehmung des weiter Erforderlichen, Mittheilung, mit dem Ersuchen, bei einer abermaligen Vorstellung auch den Situationsplan der erwähnten Brücke und Strasse der Abtheilung zugehen zu lassen.

Hierbei hält die Abtheilung es für geboten hinzuzufügen, dass, wie man aus der Sache schliessen kann, die Verlegung der Brücke über den Stadtcanal an der Citadellstrasse an einen anderen Ort augenscheinlich durch den erwähnten Umbau des Rigaschen Eisenbahnknotenpunktes hervorgerufen wird, weshalb es gerechter sein dürfte, die mit dieser Verlegung verbundenen Kosten den betreffenden Eisenbahnverwaltungen aufzuerlegen, die an dem erwähnten Umbau mehr interessirt sind.

Auf Grund der mit den vorhin genannten Personen geführten Verhandlungen war eine gewisse Einigung erzielt worden, deren Resultate den Börsen-Comité veranlassten, der Hafenverwaltung nachstehendes Schreiben vom 21 December sub Nr. 1393 zuzustellen:

„Allem zuvor hat der Rigaer Börsen-Comité die Ehre Ew. Erlaucht mitzutheilen, dass die seiner Zeit von den Vertretern des Börsen-Comités und der Kaufmannschaft eingenommene ablehnende Stellungnahme zur Frage der Verlegung der Brücke über den Stadtcanal an der Citadellstrasse unter der Voraussetzung, dass die unten näher angegebenen Vereinbarungen erfüllt werden, aufgegeben ist, weil einerseits die im Laufe der letzten drei Monate zwischen dem Chef der Hafenarbeiten, dem Leiter der Arbeiten für den Bau des Eisenbahnknotenpunktes, dem Vertreter der Stadtverwaltung und dem des Börsen-Comités geführten Verhandlungen zu einer Aenderung des anfänglich geplanten Projectes der Verlegung der Citadellstrasse geführt haben und weil andererseits, entsprechend dem Wunsche des Börsen-Comités die Frage der Erweiterung des Zollrayons in Erörterung gezogen ist, unter gleichzeitiger Ausarbeitung eines Projectes für die Schienen- und Wege-Anlagen auf dem Eisenbahnterritorium beim Kaiserlichen Garten.

Die obenerwähnten Verhandlungen haben zunächst ergeben, dass von der Stadtverwaltung für die Zukunft eine Strasse projectirt wird, resp. die jetzt existirende derartig verlegt werden soll, dass sie den Anfang zu einer Ringstrasse abgeben und, vom Zollhause ausgehend, zunächst der Elevatorbahn entlang, bis etwa zum II. Weidendamm laufen soll. Auf diese Strasse, welche durch Eisenbahnüberfahrten an geeigneten Stellen mit dem Hafenterritorium verbunden werden soll, münden die jetzigen und die für die Zukunft zu projectirenden Hafenzufuhrwege aus, welche dazu bestimmt sind, die übrigen Strassen und Boulevards zu entlasten.

Namentlich soll die Ueberfahrt über die Elisabethstrasse eingehen und letztere selbst dem Waarenverkehr vollständig entzogen werden. Dem Güterverkehr sollen in Zukunft das Dünaufer, die Citadellstrasse, die Hansastrasse mit ihrem Anschluss an die Säulenstrasse und mit ihrer Verlängerung durch den Kaiserlichen Garten, sowie die Pielenhofsche Strasse dienen.

Damit durch die Anlage der längs dem Andreasbassin projectirten Zweigstrasse die dort befindlichen Stapelplätze für Holz, Ziegel und dergleichen Waaren nicht verloren gehen, soll die Strasse und das Geleise nach Möglichkeit landeinwärts verlegt werden, damit für die Stapelplätze ein genügender Uferstreifen verbleibt.

Um den erforderlichen Uferraum zu beschaffen, muss die Schleuse vollständig verlegt werden, so dass die jetzt bestehende Schleuse mit einer theilweisen Erweiterung als Fundament für die neue Strassenbrücke dienen kann.



Das Resultat der Vereinbarungen ist demnach wie folgt:

a. Die soeben erbaute Schleuse wird mit einigen Erweiterungen als Fundament für die neue Strassenbrücke verwendet; die neue Strasse wird so weit als möglich, d. h. dicht bis an das Grundstück des Seminars verlegt.

b. Das Elevatorgeleise mit zwei todten Geleisen wird dicht neben die neue Strasse gerückt und erhält eine neue Eisenbahnbrücke, welche dicht neben der alten Schleuse zu liegen kommt. Letztere wird wieder aufgebaut, was nicht mit grossen Unkosten verknüpft sein dürfte, da die Fundamente derselben noch bestehen.

c. Die alte Strassenbrücke bleibt bestehen und dient der neben dem Andreasbassin laufenden Parallel-Strasse, welche in einem Abstände von ca. 6 Faden vom Ufer des Bassins verläuft, so dass die dort vorhandenen Stapelplätze erhalten bleiben, zum Theil sogar erweitert werden.

Durch die Gesamtheit der vorstehend genannten Vereinbarungen ist den seinerzeit geäusserten Forderungen des Börsen-Comites Genüge geschehen, denn einerseits ist Dank den näheren Erklärungen des Vertreters der Stadt über die geplante Verlegung der Citadellstrasse im Hafenterritorium die Bedeutung der Verlegung dieser Strasse und der über den Stadtcanal führenden Brücke klargelegt worden und ist andererseits die Verlegung derartig geregelt worden und hat eine derartige Richtung gewonnen, dass die Möglichkeit der Erweiterung des Zollrayons nunmehr in genügendem Grade gesichert erscheint.

Ausserdem werden durch die Verlegung der Citadellstrasse und der Elevatorgeleise die am Andreasbassin befindlichen Löschplätze für Baumaterialien nicht nur erhalten, sondern zum Theil sogar erweitert und verbessert.

Alle diese Veränderungen liegen durchaus im Interesse des Handels und können daher nur gebilligt werden.

Die Anlage der neuen Hafenstrasse ist nothwendig, um das neue Hafenterritorium für Fahrzeuge und Fuhren zugänglich zu machen. Die Verlegung und Vermehrung der Geleise ist erforderlich für eine bequeme Bedienung des Andreasholmes durch die Eisenbahn, welche jetzt absolut unbefriedigend ist. Indem der Börsen-Comité das Obenerwähnte anerkennt, muss er auch zugeben, dass, falls sämtliche in die Vereinbarung aufgenommenen Bedingungen erfüllt werden, die dadurch hervorgerufenen Ausgaben aus den Hafenmitteln zu leisten sind. Nachdem die Eisenbahn die auf sie entfallenden Kosten der Verlegung der Strasse und der Geleise, sowie der Brücke auf sich nehmen wird, werden die Mehrkosten für die Wiedererrichtung der alten Schleuse und die Kosten der eisernen Träger der neuen Strassenbrücke von der Hafenverwaltung zu tragen sein, da die erwähnten Anlagen sich im Hafenterritorium befinden.

Zum Schluss kann der Börsen-Comité nicht umhin, auf ein augenscheinliches Missverständniss aufmerksam zu machen. In dem Schreiben der Abtheilung für Handelshäfen ist darauf hingewiesen worden, dass bei der sowohl in der Hafenbehörde, wie auch in der besonderen Conferenz bei der Abtheilung für Handelshäfen stattgehabten Beprüfung der Frage über die Zufuhrwege zum Rigaschen Hafen die Citadellstrasse nicht in die Zahl der Zufuhrwege aufgenommen worden sei. Nun muss dieses zwar zugegeben, gleichzeitig aber auch bemerkt werden, dass die Citadellstrasse auch keine Zufuhrstrasse, sondern eine Hafenstrasse ist, daher als solche auch nicht in das Verzeichniss der Zufuhrstrassen aufgenommen werden durfte.

Bis zum Schluss des Jahres ist diese Angelegenheit in der Hafenverwaltung nicht mehr zur Verhandlung gekommen.

#### g. Die Grenzen des Rigaschen Hafens.

Am 22. Januar erhielt der Börsen-Comité vom Chef des Rigaschen Hafens folgendes Schreiben :

„Im Hinblick darauf, dass die am 31. Mai 1898 bestätigten Grenzen des Rigaschen Hafens jetzt, bei Anwendung der Verordnung über die örtliche Verwaltung der Seehandelshäfen vom 8. Juni 1901, nur unzureichend ihrer Bestimmung genügen, ist von mir, mit Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse des Hafens, eine neue Feststellung der Grenzen des Rigaschen Handelshafens ausgearbeitet, welche ich dem Börsen-Comité im Anschluss zur Begutachtung übersende.“

Bei einer Durchsicht dieses Projects ergab es sich, dass in das Gebiet des Hafens hineingezogen werden sollen :

I. Alle dem Börsen-Comité an der Düna gehörigen oder in seiner Verwaltung stehenden Landstücke und Wasserbauten und zwar :

- 1) das ganze Grundstück des Seemannshauses ;
- 2) das ganze Grundstück des Börsen-Comités auf dem Kiepenholm ;
- 3) bei der Uferbefestigung von Ober-Poderaa ein 10 Faden breiter Uferstreifen incl. die Befestigung ; wo derselbe aber bebaut ist, wird die Breite eingeschränkt und nur bis zu den Gebäuden gerechnet ;
- 4) bei der Uferbefestigung von Rinusch ein 10 Faden breiter Uferstreifen incl. die Befestigung ;
- 5) beim Magnusholmschen Seedamm ein 10 Faden breiter Uferstreifen incl. die Befestigung ;
- 6) das Winterhafengebiet an der Dünamündung, der Fort-Comet-Damm und die West-Mole.

II. Alle zu den genannten Landstücken gehörigen Wassergebiete, also auch das für den Winterhafen auf Kiepenholm bestimmte Wasserbassin und der Winterhafen an der Dünamündung.



Da das Stadtamt im December 1903 von der Behörde für Hafenangelegenheiten ersucht worden war, ein Project betreffend die Grenzen des Rigaschen Hafens auszuarbeiten und da die vom Hafenchef angenommenen Grenzen den Wünschen des Börsen-Comités nicht entsprachen, so wurde der Ingenieur Pabst vom Börsen-Comité aufgefordert, sich mit dem Stadtamt in Relation zu setzen und in Uebereinstimmung mit demselben die Grenzen bei den dem Börsen-Comité gehörigen Grundstücken anzunehmen.

Am 24. März übersandte das Stadtamt dem Börsen-Comité einen Plan der Stadt Riga mit Angabe der vom Stadtamte auf Grund der Vorschläge der Ingenieure Pabst und v. Rennenkampf projectirten Grenzen des Rigaschen Hafenterritoriums, sowie eine Beschreibung dieser Grenzen, mit der Bitte, Plan und Beschreibung zu unterzeichnen und dem Stadtamt, behufs Vorstellung an die Rigaer Hafen-Verwaltung, zu retourniren. Dieses Project wurde in manchen Punkten vom Hafenchef abgeändert und am 12. Mai der Hafenbehörde vorgelegt. In dieser Sitzung wurden die Grenzen auf den Grundstücken des Börsen-Comités wie folgt festgesetzt:

1) Beim Seemannshause fällt in das Gebiet des Hafens der  $3\frac{1}{2}$  Fad. breite Uferstreifen am Durchbruch, welcher ausserhalb des Zaunes liegt.

2) Beim Kiepenholm fällt in das Hafengebiet ein 10 Fad. breiter Uferstreifen an der kleinen Düna. Der Börsen-Comité hatte, ebenso wie die Stadt-Verwaltung, nur einen 4 Fad. breiten Uferstreifen für das Hafengebiet an der Kleinen Düna abgrenzen wollen.

3) Beim Winterhafen wurde ebenfalls an Stelle des vom Börsen-Comité vorgeschlagenen 4 Fad. breiten Uferstreifens ein 10 Fad. breiter Streifen angenommen, jedoch mit der Einschränkung, dass die in diesem Streifen liegenden Wohnhäuser ausgeschlossen sein sollen.

Am 25. August fand in der Behörde für Hafen-Angelegenheiten die letzte Sitzung in der Sache der Ausarbeitung der Grenzen statt. Das endgiltig ausgearbeitete Project ist zwar nach Petersburg vorgestellt, jedoch noch nicht bestätigt worden.

#### 4. Der Baggerbetrieb.

##### a. Die Leistung des Baggerbetriebes im Jahre 1904.

Die Baggerarbeiten konnten in diesem Jahre schon vor dem Eisgange am 19. März angefangen werden und erlitten dann während desselben eine Unterbrechung vom 27. März bis zum 9. April.

Die geringe Hochwasserabströmung hatte zur Folge, dass nur wenig Versandungen im Hafengebiet unterhalb der Cementfabrik ein-

traten, während oberhalb derselben bis zur Pontonbrücke hinauf die sich bildenden Verflachungen den Baggern wieder eine sehr grosse Arbeit zu leisten gaben.

Das obere Ende der Ostseite des Seegatts musste bis zum Kopf des Magnusholmschen Seedammes vertieft werden. Gehoben wurden auf dieser Strecke 4336 Cubik-Faden Boden.

Im Fluss wurde das Fahrwasser unterhalb der Mündung des Happaxgrabens auf der linken Seite erweitert und vertieft, um die sogenannte Bolderaasche Rhede zu vergrössern. Hier mussten 17,169 Cubik-Faden Boden gehoben werden.

Die Verbreiterung des Fahrwassers in Neu-Mühlgraben bis auf 40 Faden wurde oberhalb der Fähre auf einer 325 Faden langen Strecke fortgesetzt, wobei 3782 Cubik-Faden harten Bodens entfernt werden mussten.

Bei der Stadt wurden die eingetretenen Versandungen beseitigt und einige Erweiterungen des Fahrwassers vorgenommen.

Die Baggerarbeiten begannen am 19. März und endigten am 10. November bei Eintritt des Herbst-Eisganges.

Der Bagger Gustav wurde in diesem Jahre nicht in Betrieb gesetzt, um die anderen kräftigeren Bagger mehr ausnutzen zu können.

Der Bagger Düna vertiefte vom 14. April bis zum 12. Juli das obere Ende des Seegatts auf der Ostseite und setzte diese Arbeit stromauf bis zum Kopf des Magnusholmschen Dammes fort. An den Tagen, an welchen das Wetter das Baggern im Meere nicht zulies, machte er das Fahrwasser unterhalb der Mündung des Happaxgrabens auf der linken Seite tiefer und breiter und ward vom 12. Juli an nur noch zu dieser Arbeit verwandt.

Am 30. August wurde der Bagger ausser Betrieb gesetzt.

Der Refouleur II. arbeitete in der Zeit vom 19. bis 25. März unterhalb der Pontonbrücke, um das Abführen der versandeten Brücke vor dem Eisgange zu ermöglichen.

Der Bagger Cyclop verbreiterte vom 19. bis 27. April das Fahrwasser in Neu-Mühlgraben. Bis zum Ende des Mai war er vor dem Andreasholm in Betrieb und ward dann zur Vertiefung der linken Seite des Fahrwassers vor dem Zollquai benutzt, worauf er vom 28. Juni an die Arbeit stromauf bis zur englischen Kirche fortsetzte. Am 16. August begann er die Vertiefung der rechten Seite des Fahrwassers vor dem Zollquai, welche er am 23. September beendigte. Bis zum 19. October verbesserte er das Fahrwasser unterhalb vom Kühlhause und arbeitete dann bis zum 10. November neben dem Damme AB.

Der Bagger Bolderaa vertiefte vor dem Eisgange vom 24. bis zum 27. März die Stelle, wo der Steg für die Augsburger Dampfer steht. Am 12. April wurde der Bagger hinter dem Damm FG aufgestellt, wo er bis zum 23. April die Liegestelle der Dampfer vor dem Ufer des



Kiepenholms tiefer machte. Er wurde dann in die Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm AB gesetzt, um die eingetretenen Versandungen zu beseitigen. Am 5. Mai begann er die Vertiefung des längs dem Damm AB führenden Fahrwassers. Nachdem diese Arbeit am 17. Juni beendet war, verbesserte er bis zum 8. Juli das Fahrwasser unterhalb und vor dem Kühlhause. Der Bagger wurde dann zur Stadt versetzt, um vom Schloss stromauf vor dem Stadtquai die früheren Tiefen wieder herzustellen. Vom 31. Juli an vertiefte er die Einfahrt in den Hafen hinter dem Damm CDE, worauf er das Fahrwasser längs dem Damm CDE vom 16. August bis zum 15. September auf die frühere Tiefe brachte. Bis zum 21. September arbeitete er in der Einfahrt zum Hafen hinter dem Damm AB und verbreiterte vom 6. bis 22. October das Fahrwasser vor dem Seemannshause. Bei der dann begonnenen Vertiefung des Fahrwassers vor dem Andreasholm wurde der Betrieb des Baggers am 28. October eingestellt.

Der Bagger Mühlgraben verbesserte vom 9. April bis zum 18. Mai den Neu-Mühlgraben oberhalb der Fähre.

Die Leistung der Bagger ergibt sich aus folgender Zusammenstellung :

| Bagger        | War<br>im Betriebe<br>Tage | Hat gebaggert                                                                         | Hat gefördert<br>Cub.-Faden | Tagesleistung<br>im<br>Durchschnitt<br>Cub.-Faden | Tagesleistung<br>im Maximum<br>Cub.-Faden |
|---------------|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Düna . . .    | 139                        | 103 Tage oder<br>1061 Stunden.<br>Davon in der<br>See:<br>20 Tage oder<br>227 Stunden | 21,505<br><br>4,336         | 208,8<br><br>216,8                                | 352<br>an 1 Tage                          |
| Cyclop. . .   | 206                        | 170 Tage oder<br>1802 Stunden                                                         | 40,189                      | 236,4                                             | 408<br>an 1 Tage                          |
| Bolderaa. .   | 193                        | 154 Tage oder<br>1506 Stunden                                                         | 34,951                      | 226,9                                             | 416<br>an 1 Tage                          |
| Mühlgraben    | 42                         | 30 Tage oder<br>352 Stunden                                                           | 3,088                       | 102,9                                             | 144<br>an 1 Tage                          |
| Refoul. II. . | 7                          | 5 Tage oder<br>58 Stunden                                                             | 816                         | 163,2                                             | 256<br>an 2 Tagen                         |
| Alle 5 Bagger | 587 Tage                   | 462 Tage                                                                              | 100,549                     |                                                   |                                           |

Es wurden gebaggert mit den 5 Baggern:

|                      |                  |             |               |   |
|----------------------|------------------|-------------|---------------|---|
| Im Seegatt . . . . . | vom Bagger Düna  | in 20 Tagen | 4,336 Cb.-Fd. |   |
| „ Fahrwasser unter-  |                  |             |               |   |
| halb der Mündung     |                  |             |               |   |
| des Happaxgrabens .  | „ „ Düna         | „ 83        | „ 17,169      | „ |
| Im Neu-Mühlgraben .  | „ „ Mühlgraben   | „ 30        | „ 3,088       | „ |
|                      | „ „ Cyclop       | „ 8         | „ 694         | „ |
| Beim Andreasholm .   | „ „ Cyclop       | „ 46        | „ 10,956      | „ |
|                      | „ „ Bolderaa     | „ 17        | „ 4,123       | „ |
| Vor dem Zollplatz .  | „ „ Cyclop       | „ 56        | „ 14,829      | „ |
|                      | „ „ Bolderaa     | „ 6         | „ 671         | „ |
| Vor dem Stadtquai .  | „ „ Cyclop       | „ 40        | „ 11,062      | „ |
|                      | „ „ Bolderaa     | „ 24        | „ 5,370       | „ |
| Hinter dem Damm FG   | „ „ Bolderaa     | „ 11        | „ 3,328       | „ |
| In der Einfahrt zum  |                  |             |               |   |
| Hafen hinter dem     |                  |             |               |   |
| Damm CDE . . . .     | „ „ Bolderaa     | „ 11        | „ 2,082       | „ |
| Vor dem Damm CDE     | „ „ Bolderaa     | „ 24        | „ 5,029       | „ |
| In der Einfahrt zum  |                  |             |               |   |
| Hafen hinter dem     |                  |             |               |   |
| Damm AB . . . .      | „ „ Bolderaa     | „ 15        | „ 3,601       | „ |
| Vor dem Damm AB .    | „ „ Cyclop       | „ 20        | „ 2,648       | „ |
|                      | „ „ Refouleur II | „ 5         | „ 816         | „ |
|                      | „ „ Bolderaa     | „ 27        | „ 8,160       | „ |
| Hinter dem Damm AB   | „ „ Bolderaa     | „ 19        | „ 2,587       | „ |

in 462 Tagen 100,549 Cb.-Fd.

Von diesem Quantum wurden 25,553 Cub.-Fad. Boden zu den Anschüttungen im Gebiet des Exporthafens verwandt. 8,119 Cub.-Faden Sandboden wurden auf dem Andreasholm abgelagert.

Zu Anschüttungen der Riga-Oreler Eisenbahn hinter dem Katharinendamm wurden 5,399 Cub.-Faden geliefert. 2,267 Cub.-Faden wurden auf dem Badeholm angeschüttet.

Als Grand wurden 1,206 Cub.-Faden verkauft und 506 Cub.-Fad. zu verschiedenen Zwecken abgegeben. Der grössere Theil des gebaggerten Bodens — 57,499 Cub.-Faden — wurde in die See hinausgeschleppt, wo er rechts von der Dünamündung zur Ablagerung kam.

Die Baggerarbeiten des Börsen-Comités haben im Jahre 1904 160,552 Rbl. 54 Kop. gekostet, welche Summe sich aus folgenden Posten zusammensetzt:



|                                                |              |               |
|------------------------------------------------|--------------|---------------|
| I. Gagen und Löhne . . . . .                   | R. 57,572 46 |               |
| II. Steinkohlen . . . . .                      | „ 15,611 27  |               |
| III. Betriebskosten . . . . .                  | „ 5,917 76   |               |
| IV. Inventar und Unterhaltungskosten . . . . . | „ 22,219 94  |               |
| V. Unkosten . . . . .                          | „ 3,897 91   |               |
| VI. Bugsirlöhne:                               |              |               |
| S.S. „Hercules“ . . . . .                      | R. 7,388 —   |               |
| „ „Hernmarck“ . . . . .                        | „ 10,890 50  |               |
| „ „Zander“ . . . . .                           | „ 11,518 —   |               |
| „ „Rud. Kerkovius“ . . . . .                   | „ 9,889 50   |               |
| „ „Planet“ . . . . .                           | „ 12,497 —   |               |
| „ „Comet“ . . . . .                            | „ 2,827 —    |               |
| für gemiethete Dampfer . . . . .               | „ 1,661 —    |               |
|                                                |              | „ 56,671 —    |
|                                                |              | R. 161,890 34 |
| abzüglich:                                     |              |               |
| für Lieferung von Grand . . . . .              | R. 657 —     |               |
| „ verkauftes altes Material . . . . .          | „ 590 06     |               |
| „ an d. Hafenbauverwaltung                     |              |               |
| vermiethete 4 Prähme . . . . .                 | „ 16 —       |               |
| „ zurückgezahlte Kranken-                      |              |               |
| kosten von der Unfall-                         |              |               |
| Versicher.-Gesellschaft . . . . .              | „ 74 74      |               |
|                                                |              | R. 1,337 80   |
|                                                |              | R. 160,552 54 |

#### b. Der Baggerapparat.

1) Zum Baggerapparat gehören die für Rechnung der Stromvertiefungscasse angeschafften Dampfbagger Gustav, Düna, Cyclop und Bolderaa;

18 eiserne Prähme m. einem Laderaum v. 6 C.-Fad. №№ 1—18;

- |   |   |                           |   |   |   |    |   |                          |
|---|---|---------------------------|---|---|---|----|---|--------------------------|
| 5 | „ | „                         | „ | „ | „ | 10 | „ | №№ 19, 20, 21, 35 u. 36; |
| 4 | „ | „                         | „ | „ | „ | 13 | „ | №№ 29 - 34, 37 und 38    |
| 1 | „ | Kohlenprahm № 24;         |   |   |   |    |   |                          |
| 1 | „ | Prahm mit einer Schmiede. |   |   |   |    |   |                          |

2) Im Winter 1903/1904 wurde der Bagger Cyclop durch einen Umbau so eingerichtet, dass man mit ihm Tiefen bis zu 30 Fuss herstellen kann, welcher Umbau schon im Winter vorher am Bagger Bolderaa vorgenommen worden war.

3) Zur Bedienung der Bagger wurden ausser den Bugsirdampfern Hercules, Hernmarck, Zander, Kerkovius, Planet und Comet noch mehrere Privat-Bugsirer zeitweilig angemietet.

c. Verhandlungen mit dem Chef der Hafenbauten,  
betreffend die Baggerarbeiten.

1) Am 2. April ersuchte der Chef der Rigaer Hafenbauten den Börsen-Comité, ihm in Folge einer Vorschrift der Abtheilung für Handels-  
häfen ein Project der Baggerarbeiten, die vom Börsen-Comité für das  
Jahr 1904 in Aussicht genommen sind, vorzustellen. Das dem Chef am  
7. April sub Nr. 412 zugesandte Project lautet:

a. Vertiefung des Fahrwassers am oberen Ende des Mühlgrabens  
auf einer Strecke von ca. 200 Faden bis auf eine Tiefe von 24 Fuss;

b. Vertiefung der Liegestellen für Schiffe am unteren Ende des  
Kiepenholms, hinter dem Damm FG auf einer Strecke von ca. 100 Faden  
bis auf eine Tiefe von 22 Fuss;

c. Vertiefung des Hauptfahrwassers der Düna von Wohlershof bis  
zur Cementfabrik auf einer Strecke von ca. 700 Faden bis auf eine  
Tiefe von 24 Faden;

d. Beseitigung der durch das gegenwärtige Hochwasser etwa ent-  
stehenden Versandungen;

e. Beseitigung der im Flussbette vorhandenen Sandbänke nach  
Massgabe der dazu übrig bleibenden Zeit und Geldmittel.

2) Am 10. April wandte sich die Haupt-Verwaltung der Seeschif-  
fahrt und der Häfen an den Börsen-Comité und ersuchte denselben, für  
die Abrechnung der im Jahre 1902 ausgeführten Baggerarbeiten  
verschiedene Documente und Auskünfte bis zum Ende des Jahres nach-  
zuliefern.

Der Börsen-Comité kam diesem Ersuchen im Schreiben vom  
30. December sub № 1418 nach.

3) Am 12. April erhielt der Börsen-Comité vom Chef der Hafen-  
bauten ein Schreiben, betreffend die von ihm auszuübende Technische Auf-  
sicht und Controle über die Baggerarbeiten.

(Siehe Jahresbericht Seite 37).

4) Am 27. October ersuchte der Chef der Rigaer Hafenbauten den  
Börsen-Comité um Einsendung eines Verzeichnisses der vom Comité in  
den Jahren 1903 und 1904 ausgeführten Baggerarbeiten.

Dieses Verzeichniss ging dem Chef der Hafenbauten beim Schreiben  
10. December sub Nr. 1318 zu.

d. Anträge betreffend die Baggerarbeiten.

Die Baggerarbeiten wurden im Mühlgraben fortgesetzt, doch  
konnten dieselben in diesem Jahre noch nicht bis zu der Chemischen  
Fabrik, vorm. M. Höflinger & Co., weitergeführt werden.

1) Am 29. Januar beantragte die Delegation für die Hafenbauten  
im Frühjahr, wenn die Bagger in der Düna wegen der Strömung noch



nicht arbeiten können, die in den letzten 2 Jahren längs dem Ufer des Kiepenholms ausgeführte Baggerarbeit weiter stromauf fortsetzen zu lassen, wodurch nicht nur die Uferplätze für den Holzhandel besser ausgenutzt, sondern auch Liegeplätze für Seeschiffe geschaffen werden können.

Der Börsen-Comité nahm den Antrag an, doch konnte diese Arbeit im Frühjahr 1904 nicht zur Ausführung gebracht werden.

2) Am 12. März wandte sich die Actien-Gesellschaft der Mühlgrabener Chemischen Fabrik, vorm. M. Höflinger & Co., an den Börsen-Comité mit der Bitte, den oberen Theil des Neu-Mühlgraben bis hinter ihre Fabrik ausbaggern zu lassen.

Der untere Theil des „Mühlgraben“ wird seit einer Reihe von Jahren alljährlich vertieft und auf ca. 22—23 Fuss Tiefe gebracht, bei der Chemischen Fabrik aber sind bei normalem Wasserstand nur ca. 14', am Ende derselben sogar nur 8—10'.

Die Fabrik hat zu Wasser empfangen und verladen :

im Jahre 1902 in Summa 30,467 Tons

„ „ 1903 „ „ 34,616 „

wobei die grösseren Dampfer jedesmal erst lichtern mussten, ehe sie am Bollwerk anlegen konnten.

Die zum Export bestimmten Kiesabbrände liegen am äussersten Ende der Fabrik, und ist es häufig vorgekommen, dass die Tourenschiffe „Sedina“ und „Ostsee“, bei welchen Raum für 3—400 Tons belegt war, nur kleine Quantitäten (am 2. October 1903 die „Ostsee“ nur 103 Tons) aufnehmen konnten.

Unter dieser Kalamität leiden auch die übrigen Empfänger in Mühlgraben. Während der ganzen Navigationszeit ist der Quai beständig da von Schiffen eingenommen (und zwar häufig in doppelter Reihe), wo weniger Andrang herrschen würde, wenn auch der obere Theil den Dampfern das Anlegen ermöglichte.

Die grosse Bedeutung des Mühlgrabens als wichtigster Vorhafen Rigas einerseits, wie auch die angeführten Erschwernisse beim Bewältigen so grosser Quantitäten für die Chemische Fabrik, lässt die Bitte gerechtfertigt erscheinen, der Börsen-Comité wolle daher Anordnungen treffen, dass der obere Theil des Mühlgrabens bis hinter die Chemische Fabrik auf angemessene Tiefe ausgebaggert, und diese Arbeit noch in diesem Frühjahr, etwa in der Zeit, wenn des Hochwassers wegen in der grossen Düna nicht gearbeitet werden kann, ausgeführt werde.

3) Am 17. März richtete das Rigasche Bauamt an den Börsen-Comité die Bitte, das unterhalb der Pontonbrücke versandete Flussbett zwischen den Pontons 15 und 22 so weit zu vertiefen, dass der Transport der Brücke in den Hafen hinter den Damm AB möglich werde.

Da die Arbeit bei dem nahe bevorstehenden Eisgange der Düna nicht verschoben werden durfte, so wurde sogleich der Refouleur II. in Betrieb gesetzt, welcher die Vertiefung in einigen Tagen ausführte.

4) Am 2. Juni theilte die Rigaer Dampfschiffahrts-Gesellschaft dem Börsen-Comité mit, dass zwischen ihrem Stege an der Mitauer Vorstadt und der Rosenbachschen Badeanstalt nur ca. 13 Fuss und etwa 2 Schiffslängen unterhalb vom Stege nur 15 Fuss Wasser vorhanden seien und dass in Folge dessen jeder tiefer gehende Dampfer beim Umdrehen den Grund berühre und riskire fest sitzen zu bleiben.

Die Versandungen wurden darauf vom Bagger Bolderaa beseitigt.

5) Am 15. Juni wandten sich die Herren Helmsing & Grimm an den Börsen-Comité mit folgendem Schreiben:

„Als der Dampfer „Sergej“ gestern von dem Stadtquai zum Kühlhaus verholte, wo er eine grössere Partie Butter zu laden hatte, stellte es sich heraus, dass vor dem Steg des Kühlhauses für ihn nicht genügend Wasser vorhanden war, und nur mit grossem Zeitverlust und vieler Mühe gelang es schliesslich die Ladung über lange Spieren hinweg an Bord zu schaffen. Um ähnlichen Vorfällen in Zukunft vorzubeugen, die uns höchst verlustbringend werden könnten, erlauben wir uns, dem Börsen-Comité die ergebene und dringende Bitte auszusprechen, dafür sorgen zu wollen, dass das Fahrwasser vor dem Kühlhause in nächster Zeit auf mindestens 20 F. Tiefe ausgebaggert werde.“

Die Vertiefung vor dem Dampferstege und unterhalb von demselben wurde ausgeführt.

6) Am 21. Juli baten die Gebrüder Seeberg den Börsen-Comité, an ihrem Uferplatze, welcher unterhalb der Cementfabrik an der Düna liegt, die flachen Stellen bis auf 20 Fuss zu vertiefen, damit dort Schiffe zum Entlöschten von Kohlen und zum Beladen mit Holz hingeführt werden können.

Der Börsen-Comité erwiederte am 6. August sub Nr. 879, dass zunächst noch wichtigere Vertiefungsarbeiten im Fahrwasser der Düna zur Ausführung gebracht werden müssen.

7) Im Auftrage der Delegation für den Baggerbetrieb war vom Ingenieur O. Fleischer am 7. Juli eine Aufstellung gemacht worden über die für die Baggerarbeiten im ersten Halbjahr 1904 geleisteten und für das zweite Halbjahr noch bevorstehenden Ausgaben, wonach sich für dieses Jahr ein Zukurzschuss von ca. 30,685 Rbl. ergab.

Der Börsen-Comité beschloss am 8. Juli die Delegation zur Ueberschreitung des Budgets um ca. 30,000 Rbl. und damit zur Fortführung der Baggerarbeiten zu ermächtigen.



### 5. Der Bau des Rigaer Eisenbahnhafens.

(Siehe Plan des Rigaer Eisenbahnhafens für die vierte Bauperiode, welcher diesem Jahresberichte als Beilage hinzugefügt ist).

Die wohlwollende Stellungnahme der Oberverwaltung der Häfen in Bezug auf die für den Rigaer Hafen erforderlichen Verbesserungen liessen erwarten, dass der Ausbau des Rigaer Hafens auch in diesem Jahre eine erhebliche Förderung durch Fortsetzung der Bauten im Rigaer Eisenbahnhof erfahren werde.

In dieser Voraussetzung waren sowohl die Vertiefungsarbeiten als auch die Bauten weit über den Rahmen des Contracts vom 24. August 1902 in Angriff genommen worden. Die Baggararbeiten waren im Fluss bereits bis zur Mündung des Möllershofschen Grabens ausgeführt. Die Bauten erstreckten sich in Bezug auf die Rammarbeiten bereits bis an das Ende der II. Serie von Quaibauten an der Mündung des Bassins und es war ausserdem sogar das Material für die Quaibauten III. Serie zum Theil bereits zur Stelle, zum Theil zur Baustelle unterwegs, damit die Vollendung der Quaibauten in dem Umfange, in welchem das vom Wegebauministerium im Jahre 1900 bestätigte Project sie vorgesehen hatte, noch in diesem Jahre zur Vollendung gebracht werden konnte.

Die dermassen wohlbegründete Aussicht auf eine baldige Eröffnung des neuen Hafens erlitt eine unerwartete Trübung durch den jähen Ausbruch des Krieges im Osten, über dessen Tragweite Niemand im Zweifel sein konnte.

Der Börsen-Comité hielt es für geboten, unverzüglich am 29. Januar den Leiter der Bauten Ingenieur Fleischer nach Petersburg zu delegiren, um die Sachlage dortselbst festzustellen. Ueber den Erfolg dieser Fahrt ist aus dem Bericht des Ingenieurs Fleischer vom 2. Februar 1904 sub № 19 Nachstehendes zu entnehmen:

„Zufolge einer Bitte des Börsen-Comités hatte der Capitain II. Ranges N. N. Beklemischew zum 30. Januar d. J. um 3 Uhr Nachmittags eine Zusammenkunft in dem Locale der Hauptverwaltung angesetzt, an welcher ausser dem Petersburger Vertreter Herrn C. v. Hübbenet und dem Unterzeichneten die Ingenieure W. N. Naumow, A. B. Miller und der Chef der Rigaer Hafenbauten, Konstantinow, theilnahmen.

Nachdem die Vertreter des Börsen-Comité dargelegt hatten, dass der Bau der Quaimauern im Eisenbahnhof soweit gediehen sei, dass die Arbeiten der ersten Periode, gemäss Contract vom 24. August 1902, nahezu vollendet, die Arbeiten der zweiten Periode, welche auf Grund des demnächst zu unterschreibenden Reversals übernommen werden sollen, bereits über die Hälfte ihres Umfanges, ja in einigen Theilen sogar bis zu einem Betrage von ca. 80% fertiggestellt seien, und es

nunmehr unumgänglich sei, auch die Arbeiten der dritten Bauperiode mit dem nächsten Frühjahr in Agriff zu nehmen, damit nicht eine empfindliche Störung in dem regelmässigen Fortgang der Arbeiten eintrete, theilte Ingenieur Miller mit, dass in Betreff der Anweisung der Mittel für die Arbeiten der dritten Periode, ein Schriftwechsel mit dem Ministerium der Wegecommunication stattgefunden habe. Letzteres habe jedoch nicht für möglich befunden, die erforderlichen Mittel anzuweisen. Auf ein weiteres Schreiben der Hauptverwaltung in dieser Sache sei noch keine Antwort erfolgt. Demzufolge empfahl Beklemischew den Vertretern des Börsen-Comité sich zunächst bei dem technischen Comité des Wegebauministeriums über den Stand der Sache zu informiren und eine endgiltige Antwort desselben, wenn möglich, zu beschleunigen. Falls das Wegebauministerium in der That keine Mittel für den Hafenbau ablassen könne, so werde er wenigstens einen Theil der erforderlichen Summen aus den Crediten der Hauptverwaltung zu beschaffen suchen, jedenfalls werde er alle eventuell erforderlichen Auslagen auf das Budget pro 1905 bringen.

Der Chef der Hafenbauten, Konstantinow, meinte, die Hauptverwaltung werde gegen 250,000 Rbl. beschaffen können, den Rest von circa 200,000 Rbl. werde der Börsen-Comité wohl bis zum Schluss des Jahres vorauslegen können. Auf eine strikte Anfrage von Beklemischew erklärte Konstantinow, dass er die ungehinderte Fortsetzung der Arbeiten für unumgänglich erachte.

Hierauf begaben sich die Vertreter des Börsen-Comité in die technische Abtheilung des Wegebauministeriums, wo ihnen durch den Gehilfen des zur Zeit abwesenden Chefs dieser Abtheilung, durch den Ingenieur Ssinjāwin eröffnet wurde, dass die ablehnende Antwort des Wegebauministeriums als endgiltige anzusehen sei, da die Credite und das Budget pro 1904 abgeschlossen, somit keine disponiblen Mittel mehr vorhanden seien. Mit diesem Bescheid begab ich mich wiederum zu Beklemischew, um ihm nochmals den Ernst der Lage ans Herz zu legen und ihn zu bitten, dieser Sache seine Aufmerksamkeit zu schenken. Er antwortete: „Fahren Sie ruhig fort zu arbeiten, wir werden die Mittel schon irgendwie finden.“ Mit diesem Bescheid und der wiederholten Versicherung, dass er, Beklemischew, sein Möglichstes thun werde, mussten wir uns vorläufig begnügen und dürfen es wohl auch, da der Chef der Rigaschen Hafenarbeiten sich gleichfalls energisch für die Fortsetzung der Arbeiten ausgesprochen hat.

Ein weiteres Vorgehen in dieser Angelegenheit wird zunächst noch unterbleiben müssen, bis die Bestätigung des demnächst zu unterschreibenden Reversals erfolgt ist, was wohl in der nächsten Conseil-sitzung, und zwar infolge der am 30. Januar d. J. erfolgten Rückkehr des Grossfürsten, in kürzester Zeit geschehen wird.“



Die Verhandlungen betreffend Punkt 6 des Reversals, dessen Fassung, wie im vorigen Jahresbericht dargelegt, seitens der Reichscontrole beanstandet wurde, zogen sich in die Länge. Gegen Ende Februar sollte diese Sache in der Hauptverwaltung zur Berathung kommen. Am 24. Februar wurde der Leiter der Arbeiten Ingenieur Fleischer nach Petersburg abdelegirt, um dem Chef der Abtheilung für die Handelshäfen den Standpunkt des Börsen-Comités darzulegen. Sowohl der genannte Chef der Abtheilung als auch der Chef der technischen Section Ingenieur Naumow theilten die Ansicht des Börsen-Comités. Naumow hatte in diesem Sinne bereits ein Gutachten vorgestellt.

In Verfolg obiger Verhandlungen liess der Börsen-Comité durch seinen Petersburger Vertreter Herrn von Hübnet dem Gehilfen des Oberdirigirenden nachstehendes Schriftstück vom 1. März 1904 sub Nr. 256 einreichen :

„Gemäss der dem Vertreter des Rigaer Börsen-Comités in St. Petersburg, Herrn von Hübnet, durch Ew. Excellenz ertheilten Genehmigung, eine schriftliche Erklärung in der Frage der Remuneration für die Ausführung von Pfahlrammarbeiten, die nach Meinung des Centralhofes nicht nach § 6 des Reversals, sondern entsprechend dem thatsächlichen Arbeitsmodus zu geschehen habe, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Excellenz Folgendes zu unterlegen :

In seinem an den Chef der Rigaer Hafenbauten gerichteten Antwortschreiben vom 6. October 1903 sub № 1048 erklärte der Rigaer Börsen-Comité, dass er mit dem vorgeschlagenen Modus der Remuneration für die Pfahlrammarbeiten nicht einverstanden sein kann, da er ausschliesslich bestrebt ist, am möglichst schnellen Erbauen des Exporthafens mitzuwirken, zu welchem Zwecke der Börsen-Comité nicht unbedeutende Opfer gebracht, eine grosse Raggerkarawane mit einem Aufwande von 700,000 Rbl. beschafft und von dem Preise der in den Jahren 1901, 1902 und 1903 ausgeführten Arbeiten einen Rabatt von 225,000 Rbl. gemacht hat. Alles dieses muss als ein überzeugendes Beweismaterial dafür dienen, dass der Rigaer Börsen-Comité bei der Uebernahme von Arbeiten keinen commerziellen Nutzen verfolgt, sondern einzig und allein das Allgemeinwohl im Auge hat.

Die dem Comité seitens der Krone für das Einrammen der Untergrundpfähle zur Verfügung gestellten 2 Dampfkrannen haben sich für die Vollendung der übernommenen Arbeiten zu dem laut Contract vom 24. August stipulirten Termin als vollständig ungenügend erwiesen.

Von dem ihm laut § 6 Anmerkung III zuerkannten Verfügungsrechte bei der Auswahl des Modus der Arbeitsausführung Gebrauch machend, sah sich der Börsen-Comité genöthigt, um die Arbeiten zum

Termin zu vollenden, eine genügende Anzahl von Rammen — d. h. 4 Dampfrahmen und ausserdem eine Anzahl Kunst- und Handrammen mit Aufwendung bedeutender Geldopfer zu beschaffen.

In Anbetracht dessen, dass gemäss § 12 des Contracts vom 24. August 1902 die Ausführung der Arbeiten vom Börsen-Comité zum Gesamtpreise von 332,554 Rbl. übernommen worden ist und dass gemäss § 14 des Contracts die Zahlungen entsprechend dem factisch ausgeführten Arbeitsquantum zu leisten sind und nicht von der Art der angewandten Arbeitsvorrichtungen abhängig sind, deren Auswahl laut § 6 mit Genehmigung des Chefs der Arbeiten dem Contrahenten zusteht, ist es unverständlich, in welcher Hinsicht eine Schädigung der Staatsinteressen darin zu erblicken wäre, dass, ohne hierdurch die festgesetzte Remuneration zu erhöhen, eine derartige Beschleunigung der Arbeitsausführung erzielt worden ist, dass, falls die Oberverwaltung die Genehmigung zu ihrer unverzüglichen Fortsetzung geben sollte, im Laufe dieses Jahres dieselben fast ganz vollendet werden würden.“

Hierauf fasste die Hauptverwaltung den Beschluss, ohne Rücksicht auf die etwaige Stellungnahme der Reichs-Controle den Zusatzcontract in Bezug auf die II. Serie der Quaibauten im Eisenbahnhofen abzuschliessen, den Pkt. 6 des Contracts aber bis auf weiteres auszulassen. Am 16. April 1904 wurde das die Ergänzung zum Contract vom 24. August 1902 bildende Reversal seitens des Rigaer Börsen-Comités unterzeichnet und, nachdem ein Veto von Seiten der Reichscontrole innerhalb der gesetzlichen Frist nicht erfolgt war, wurde am 25. Juni der schwer erkämpfte § 6 des Reversals demselben hinzugefügt.

Nachdem somit für die Bauten II. Serie die Beziehungen zwischen der Hauptverwaltung und dem Börsen-Comité geregelt worden waren, galt es nunmehr auch für die Quaibauten III. Serie die gehörige Grundlage zu schaffen. Die Gelegenheit bot sich dazu während der Anwesenheit Seiner Kaiserlichen Hoheit des Oberdirigirenden der Handelschiffahrt und der Handelshäfen in Riga zu Ende des Monats Mai.

Nach eingeholter Bewilligung einer Audienz beim Grossfürsten Alexander Michailowitsch wurde demselben im Schloss durch eine Deputation, bestehend aus dem Präses des Rigaer Börsen-Comité Generalconsul Lübeck, dem Kanzelleidirector N. v. Cramer und dem Leiter der Arbeiten Ingenieur O. Fleischer nachstehendes Gesuch vom 22. Mai 1904 sub № 650 überreicht:

„Im Jahre 1900 wurde der Rigaer Börsen-Comité vom Ministerium der Communication aufgefordert zu erklären, unter welchen Bedingungen er bereit sei, die Arbeiten beim Bau des Eisenbahnhafens zu übernehmen. Diese Arbeiten sollten nach dem anfänglichen Projecte bestehen in der Herstellung eines Hafenbassins und eines Eisenbahndammes, in dem



Bau von Uferquais in der Länge von 617 lauf. Faden, deren Kosten einschliesslich der recht beträchtlichen Bagger- und Erdarbeiten 3,579,117 Rbl. betragen sollten.

Der Börsen-Comité antwortete, dass er als Vertreter der örtlichen Handelsinteressen in der möglichst schleunigen Inangriffnahme des Baues des Eisenbahnhafens interessirt ist, indem der Rigasche Handel aufs dringendste eines schnelleren, billigeren und bequemerem Transportes seiner Waaren vom Bahnwege auf den Wasserweg bedarf und dass, falls ihm die Arbeiten beim Bau des Exporthafens unter der Aufsicht und Leitung des Chefs der Rigaschen Hafenbauten übertragen werden sollten, er daher bereit wäre, den ganzen dazu erforderlichen Bagger- und Schwemmarapparat aus eigenen Mitteln anzuschaffen und die Arbeiten mit einem namhaften Decort vom Kostenschlage zu übernehmen.

Das vom Börsen-Comité gemachte Anerbieten wurde angenommen, eine Arbeits-Karavane für den Betrag von ca. 800,000 Rbl. aus eigenen Mitteln angeschafft und der Preis für die Bagger- und Schwemmarbeiten von 6 und 4 Rbl. für den Cub.-Faden auf 4 Rbl. 75 Kop. und 2 Rbl. 75 Kop. ermässigt. Im Frühjahr 1901 begannen sodann die Arbeiten.

Im Jahre 1902 fand eine gewisse Veränderung in dem anfänglichen Bauplane statt, indem der Minister der Communication statt des Baues von weiteren Bassins die Fortführung der Quaibauten in der Richtung der geraden Uferlinie unterhalb des ersten Bassins in Aussicht nahm.

Gemäss Contract vom 24. August 1902 wurde der Börsen-Comité mit dem Bau der ersten Serie von 150 laufenden Faden Ufermauern nebst zugehöriger Ausrüstung betraut.

Der Uebergang der Arbeiten zur Errichtung des Eisenbahnhafens aus dem Ressort des Communications-Ministerium in das der Hauptverwaltung der Handelsschifffahrt machte eine Revision des allgemeinen Bauplanes erforderlich. Nachdem vom Chef der Rigaschen Hafenbauten der allgemeine Arbeitsplan unterlegt und die zur Fortsetzung des Baues erforderlichen Bauten bezeichnet worden waren, geruhten E. w. Kaiserliche Hoheit während Ihrer Anwesenheit in Riga die Genehmigung zur Fortsetzung der Uferbauten II. Serie von gleichfalls 150 Faden und zur Herstellung einer provisorischen Spundwand hinter der Linie der Quaibauten III. Serie zu ertheilen.

Bereits am 28. Juni erfolgte sodann der Bauauftrag zur Ausführung einer provisorischen Spundwand und ging der Börsen-Comité an die Ausführung der Arbeiten, ohne den formellen Abschluss eines Ergänzungs-Contractes erst abzuwarten. Die Unterzeichnung desselben erfolgte erst am 16. April d. J., da die Reichs-Controle sich gegen den vereinbarten Zahlungsmodus für das Rammen der Pfähle ausgesprochen hatte, demnach zu einem Zeitpunkte, wo die auf Grundlage dieses

Ergänzungs-Contractes auszuführenden Arbeiten und zwar der Bau der 150 Faden langen Quaimauer schon weit fortgeschritten war.

Zum Juli d. J., also 1904, wird der Bau der Quaimauer im Innern des Bassins bis zu seinem Abschluss beendet und wird es durchaus erforderlich sein, zu diesem Zeitpunkte schon im Besitze eines weiteren Bauauftrages zur Ausführung des Baues der Quaimauer ausserhalb des Bassins zu sein, welcher Bau bereits in dem seiner Zeit bestätigten Bauplane vorgesehen war, für den aber die Mittel noch nicht angewiesen sind; ihre Erklärung findet diese Thatsache durch den Umstand des Ueberganges der Hafenarbeiten aus dem Ressort des Wegebau-ministeriums in das Ressort der Hauptverwaltung und daher die Nichtaufnahme dieses Postens in das Budget des genannten Ministeriums.

Inzwischen ist die weitere Fortsetzung der Arbeiten entsprechend dem aufgestellten Bauplane, sowohl im Interesse des örtlichen Handels, als auch der Krone erforderlich. Der Handel und die Schifffahrt fordern den Bau der obenerwähnten 150 Faden langen Quaimauer, weil in Folge der Errichtung der neuen Güterstation die alten bisher bestehenden Privatspeicher theils wegen Aufhörens des Bahnanschlusses, theils wegen der ungemein grossen Entfernung derselben von den neuen Hafenanlagen ihren Werth verloren haben und somit durch neue ersetzt werden müssen, für deren Bau das hinter der neuen Quaimauer III. Serie aufzuschüttende Terrain benutzt werden soll.

Diese Speicher müssen möglichst nahe am Wasser liegen. Auf dem der Eisenbahn gehörigen Terrain können dieselben aber nicht aufgeführt werden, weil das Ministerium der Communicationen die Plätze am Wasser selbst zum Bau von Eisenbahnschuppen benutzen will und sie daher nicht abgibt. Dass die Eisenbahnverwaltung selbst Speicher baut, ist unter den zur Zeit bestehenden Verhältnissen ausgeschlossen. Der im vorigen Jahr auf dem Andreasholm auf dem Terrain der Eisenbahn zur Ausführung gekommene Bau von 7 Speichern durch den Börsen-Comité und auf Kosten desselben, genügt noch lange nicht den Bedürfnissen des Exportes. Zudem ist diese ganze Speicheranlage eine temporäre und nur auf 5 Jahre berechnet. Der einzige Ausweg würde der Bau des bereits im Bauplan vorhergesehenen Quais und die Aufschüttung des hinter ihm liegenden Terrains sein, das sich ja in der vollständigen Disposition der Hafenverwaltung befinden würde. Für die Nothwendigkeit, den Bau sofort in Angriff zu nehmen, spricht auch der Umstand, dass zu Beginn fast eines jeden Jahres, in Folge von Versandungen des Einganges zum Eisenbahnhafen, derselbe Schiffen grösseren Tiefganges nicht zugänglich ist, während es keine Schwierigkeiten machen würde, vor dem zu erbauenden Quai die Wassertiefe stets auf 24 Fuss zu erhalten, welche Tiefe das vorüberführende Fahrwasser im Strom bereits besitzt.



Im Interesse der Krone muss es liegen, keinen Aufschub in den Arbeiten entstehen zu lassen, und sie zu einem gewissen Abschluss zu bringen, weil sonst die bereits ausgeführten Anschüttungen abgewaschen und das Fahrwasser verschüttet werden würde.

Schliesslich muss der Börsen-Comité noch bemerken, dass er genöthigt war, das für den Bau erforderliche Material bereits im vorigen Herbst anzuschaffen, da er damals noch mit voller Sicherheit die ungehinderte Fortsetzung des Baues erwarten durfte und ein plötzliches Einstellen des Baues ausserhalb jeder Berechnung lag.

Im Hinblick auf das Obenerwähnte bittet der Rigaer Börsen-Comité ehrerbietigst, Ew. Kaiserliche Hoheit mögen geruhen, die Weiterführung der Arbeiten und den Abschluss des erforderlichen Contractes mit dem Börsen-Comité anzuordnen. In der Befürchtung jedoch, dass die Genehmigung dieses Gesuches auf Hindernisse stossen könnte, im Hinblick auf das Nichtvorhandensein der erforderlichen Credite im Budget der Hauptverwaltung, sowie auf den ausgebrochenen Krieg, der eine Einschränkung der Anweisungen zur Folge haben dürfte, hat der Börsen-Comité die Ehre, Ew. Kaiserlichen Hoheit ehrerbietigst zu unterlegen, dass er es für seine Pflicht hält, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln den Bau des Exporthafens zu fördern und deshalb bereit ist, falls Ew. Kaiserliche Hoheit geruhen sollten, den Weiterbau auf bisheriger Grundlage anzuordnen, bei der Kaufmannschaft einen zinsfreien Vorschuss von 250,000 Rbl. zu beantragen, in der Erwartung, dass der Restbetrag von der Hauptverwaltung angewiesen werden würde.

Der Börsen-Comité hat beschlossen, sich mit diesem Gesuche unmittelbar an Ew. Kaiserliche Hoheit zu wenden, weil ihm das stets wohlwollende und fürsorgliche Verhalten Ew. Kaiserlichen Hoheit den Bedürfnissen des Handels und der Schifffahrt gegenüber bereits bei vielen Gelegenheiten kund geworden ist.“

Seine Kaiserliche Hoheit geruhen den Vertretern des Börsen-Comités zu eröffnen, dass Er mit der Fortsetzung der Arbeiten im Eisenbahnhafen auf der im Gesuch dargelegten Grundlage einverstanden ist, dass die dazu erforderliche Summen in das Budget der Hauptverwaltung für das Jahr 1905 aufgenommen werden sollen und dass das schriftliche Gesuch des Börsen-Comités dem Comité für Hafenangelegenheiten übergeben werden wird.

An demselben Tage wurde eine Copie des Gesuches mit einem Schreiben obigen Inhalts, welches ausserdem auch die Bitte um die nöthigen Anordnungen zum Abschluss eines Contractes enthielt, an die Abtheilung der Handelshäfen gerichtet.

Bei der Anwesenheit des Ingenieurs Fleischer in Petersburg, etwa einen Monat später, am 25. Juni 1904, wurde demselben mitgetheilt, dass die Unterschrift des Contractes auf die Bauten III. Serie erst nach

einigen Wochen erfolgen könne, da die Aeusserungen des Finanzministeriums und der Reichscontrolle noch nicht eingelaufen seien.

Die vorliegende Angelegenheit wurde durch den Petersburger Vertreter des Börsen-Comité Herrn C. v. Hübbernet energisch verfolgt, jedoch ist weder dem Börsen-Comité, noch dem Chef der Hafenbauten irgend eine schriftliche Disposition in Bezug auf die Ausführung genannter Arbeiten zugegangen.

Dagegen konnte zu Anfang October festgestellt werden, dass die zur Deckung der für die Bauten III. Serie noch erforderlichen Summen thatsächlich zur Aufnahme in das Budget pro 1905 vorgestellt werden sollen, und dass es sich in jedem Falle nur um einen gewissen Aufschub der Zahlungen handeln könne.

Der Börsen-Comité hatte sich gleich zu Beginn der Verhandlungen auf den Standpunkt gestellt, dass zur Ausführung der Bauten III. Serie nicht geschritten werden dürfe, bevor ein Contract mit der Hauptverwaltung oder wenigstens eine bündige Erklärung derselben darüber vorliege, dass die Ausführung genannter Bauten vorgenommen werden dürfe. Da jedoch der Bauunternehmer Herr Aug. Ruetz mit dem ganzen erforderlichen Bau- und Arbeitermaterial versorgt war und eine längere Unterbrechung der Bauten gleichbedeutend mit einem Aufgeben derselben für die laufende Saison gewesen wäre, wodurch ihm erhebliche materielle Opfer erwachsen wären, so entschloss er sich auf sein eigenes Risiko hin die Bauten weiterzuführen, was mit solchem Erfolg geschah, dass dieselben bis zum Schluss des Jahres nahezu als vollendet angesehen werden konnten.

Diesem durchaus dankenswerthen energischen Vorgehen konnte der Börsen-Comité seine Anerkennung nicht versagen und hielt sich für verbunden, einen wesentlichen Theil der Herrn Ruetz entstandenen Auslagen durch einen Vorschuss zu decken.

Die Ausführung der genannten Arbeiten ist durch gesetzliche Acte sowohl seitens des Chefs der Hafenbauten, als auch seitens der Reichscontrolle bestätigt worden.

Die schon seit längerer Zeit schwebenden Verhandlungen behufs Abschluss einer schriftlichen Vereinbarung mit Herrn Aug. Ruetz in Betreff der durch denselben auszuführenden Bauten im Eisenbahnhofen fanden ihren Abschluss durch den Contract vom 25. Mai 1904.

Da von den beiden Refouleuren der eine gegen Schluss des Jahres unbeschäftigt war, so fand der Börsen-Comité es für möglich, mit der Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn eine Vereinbarung behufs Anschüttung des zur Verlegung von Geleisen erforderlichen, in dem Dreieck zwischen dem Möllershofischen Graben, der verlängerten Pielenhofischen Strasse und der Elevatorbahn belegenen Terrains abzuschliessen. Somit dürfte, da die Brücke über genannten Graben nahezu fertig ist, bereits im nächsten Frühjahr mit der Anlage von Geleisen begonnen werden.



### a. Baggerungen und Schwemmarbeiten.

Während der vierten Bauperiode waren nun ergänzende Baggararbeiten auszuführen, so namentlich die Beseitigung von Versandungen im unteren Theil des Bassins und die Vertiefung der Baugrube zwischen den Profilen 80 und 95.

Die Schwemmarbeiten erhielten einen grösseren Umfang durch die Anschüttung des städtischen Theiles des Andreasholmes, durch die Erweiterung der Anschüttung hinter den Quaimauern III. Serie und durch die Anschüttungen für die Oreler Bahn, östlich vom Möllershofischen Graben.

Am 12. April begann der Refouleur II die Fortsetzung der Arbeiten zur Aufschüttung des städtischen Terrains auf dem Andreasholm, wo er bis zum 18. Mai verblieb und vom Bagger „Riga“ abgelöst wurde, welcher die durch den Refouleur entstandene Versandung beseitigte und den gehobenen Boden auf den Andreasholm absetzte. Die Vollendung der Anschüttungen geschah durch den Refouleur I zwischen dem 31. Mai und dem 2. Juni. Es waren zum Schluss der Arbeit auf das städtische Terrain im Ganzen 10,075 Cubik-Faden placirt worden, davon im Jahre 1903 4476 Cubik-Faden und 1904 5599 Cubik-Faden.

Nach Massgabe der Fertigstellung der Quaimauern II. und III. Serie erfolgte die Anschüttung hinter denselben durch die beiden Refouleure. Da die im Project vorgesehene Breite der Anschüttung von 35 Faden für eine Bebauung augenscheinlich zu schmal angenommen war, so gestattete der Chef der Hafenbauten eine Verbreiterung derselben bis zu 70 Faden. Diese Arbeit, welche im Contract nicht vorgesehen war, wurde dadurch ermöglicht, dass die Refouleure zeitweilig dem Baggerbetrieb leihweise zur Verfügung gestellt wurden. Dieselben deponirten dortselbst, nach Prähmen gemessen, ein Quantum von 18,459 Cubikfaden, während direct hinter den Ufermauern ein Quantum von 13,819 Cubikfaden aufgeschüttet wurde. An dieser Arbeit betheiligten sich: Refouleur II vom 4. Juni bis 13. Juli, vom 2.—18. August und vom 1.—21. September, der Refouleur I dagegen nur vom 23.—27. Juli.

Am 19. April begann der Bagger „Riga“ die ergänzende Vertiefung der bereits im Jahre 1903 beinahe fertiggestellten Baugrube zwischen den Profilen 80—95 und beendete dieselbe am 7. Mai. Vom 20.—31. Mai vertiefte er das Südende des Eisenbahnbassins und wurde dann zum Badeholm übergeführt. Im Herbst vom 11.—26. October beseitigte er die Versandungen längs den neuen Quaimauern an der Mündung des Hafens.

Der Bagger „Mühlgraben“, welcher im Frühjahr wiederum dem Baggerbetrieb zur Disposition gestellt worden war, begann am 4. Juni die Vertiefung des recht stark versandeten Einganges in den Eisenbahn-

hafen und verblieb bei dieser Arbeit bis zum 10. Juli, worauf er zu den Arbeiten beim Durchbruch übergeführt wurde. Im Herbst vertiefte er zwischen dem 18. und 22. September einen Theil des Möllers-hofschens Grabens, dort wo der Refouleur II zur Aufschüttung des Eisenbahndammes Aufstellung nehmen sollte, und vollendete zwischen dem 26. October und 3. November die vom Bagger „Riga“ begonnene Vertiefungsarbeit längs den neuen Quaimauern. Damit war der ganze Eisenbahnhofen wiederum auf die Tiefe von 24 Fuss gebracht.

Die Anschüttung für die Riga-Oreler Bahn, erforderte zunächst einige Erdarbeiten zur Herstellung von Wällen und zur Herstellung eines Durchlasses durch den Katharinendamm, welcher mitten durch das aufzuschüttende Terrain geht. Die Schwemmarbeiten begannen am 22. September und wurden am 18. November eingestellt. Bis zum 20. October arbeitete der Refouleur II, alsdann der Refouleur I. Die Arbeiten wurden durch die grosse Schütthöhe, welche im nördlichen Theil ca. 14 Fuss betrug, erschwert.

Es wurde im Ganzen ein Quantum von 5,687 Cubikfaden, nach Prähmen gemessen, aufgeschüttet, welches bei Aufmessung in geschüttetem Zustande 4249 Cubikfaden ergab.

Die Leistungen der Bagger und Refouleurs im Jahre 1904 beim Bau des Eisenbahnhafens ergibt nachstehende Zusammenstellung:

| „Riga“            | „Mühlgraben“      | Zusammen          |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| 1,700 Cubikfaden. | 7,831 Cubikfaden. | 9,531 Cubikfaden. |

Die Leistungen beider Bagger in diesem Jahre nach Prähmen gemessen betrugen:

|                     | Export-Hafen | Badeholm | Baggerbetrieb | Summa  |
|---------------------|--------------|----------|---------------|--------|
| Bagger „Mühlgraben“ | 7,831        | 16,103   | 3350          | 27,284 |
| „ „Riga“ . . . .    | 1,700        | 20,000   | —             | 21,700 |
| Summa               | 9,531        | 36,103   | 3,350         | 48,984 |

Die Gesamtleistung der Bagger im Rigaer Hafen ergibt nachstehendes Bild:

Es wurden gehoben im Fahrwasser und den Nebenhäfen des Stromes:

|                              |                     |
|------------------------------|---------------------|
| Im Eisenbahnhafen . . . . .  | 9,531 Cubikfaden    |
| Beim Baggerbetrieb . . . . . | 100,549 „           |
|                              | 110,080 Cubikfaden. |

Diese Zahl repräsentirt die Gesamtleistung der Bagger des Börsen-Comités. Hierzu kommt die Leistung des Kronsbaggers „Boetticher“ mit rund . 12,300 „

Somit ergibt sich eine Erdbewegung von zusammen 122,380 Cubikfaden, welche zur Erhaltung und Verbesserung des Rigaschen Hafens ausgeführt wurde.



Die Leistung der beiden Refouleurs betrug:

|                         |        |                    |
|-------------------------|--------|--------------------|
| für Refouleur I . . . . | 30,592 | Cubik-Faden        |
| „ „ II . . . .          | 31,557 | „                  |
| zusammen                |        | 62,149 Cubik-Faden |

#### b. Erdarbeiten.

Die Menge der für das Jahr 1904 zu erwartenden Erdarbeiten war so gering, dass die Delegation es für zweckmässig hielt, von dem Engagement eines Unternehmers für dieselben abzusehen. Die erforderlichen geringen Karrarbeiten bei der städtischen Anschüttung und bei der Uferbefestigung von Möllershof wurden theils in Tagelohn durch Arrestanten, theils durch Accordarbeiter ausgeführt.

#### c. Bauten.

Die Bauperiode des Berichtsjahres wurde am 15. April mit den Maurerarbeiten eröffnet. Am 19. April begann der Caisson seine Thätigkeit und am 28. April konnten auch die Rammarbeiten aufgenommen werden.

Das Rammen der Fundamentpfähle war schon im September beendet. Es waren sodann solche nur für den provisorischen Abschluss der Bauten erforderlich. Drei Dampfrahmen und zwei Kunstrahmen schlugen in dieser Zeit auf 200 laufenden Faden ca. 4,400 Rundpfähle und ca. 2500 Spundpfähle.

Die Taucherglocke verliess ihre letzte Aufstellung am 22. September, nachdem sie in 5 Monaten 256 laufende Faden Rostwerk hergestellt hatte. Für die Bedienung derselben waren 100 Mann erforderlich, von welchen sich ständig, d. i. beim Arbeiten durch Tag und Nacht und meist auch an Feiertagen je 35 Mann in der Glocke befanden. Die Maurerarbeiten dauerten bis zum 6. November. Es wurden während nahezu 7 Monaten 256 Massive verlegt, 70 laufende Faden Quaimauern beendet und 386 laufende Faden Quaimauern von Grund auf errichtet.

Die zum Schutz der Fundamentpfähle angewendeten Faschinen-Senkstücke sind für den Fall eines eventuellen Weiterbaues bis auf 30 Faden unterhalb der fertigen Quaimauer verlegt worden.

Die Ausführung der ebengenannten Arbeiten im Laufe einer Saison ist ein achtungswerthes Zeugniß für die Leistungsfähigkeit des Unternehmers, um so mehr als neben diesen Bauten noch die Uferbefestigungen im Möllershofschen Graben und die beim Badeholm zu machen waren, wodurch die Uebersicht über die Arbeiten erschwert wurde.

Die erstgenannte Arbeit bestand in der Ausführung einer Plankenwand hinter kurzen Pfählen und einer Abpflasterung der oberhalb derselben befindlichen Böschung. Die ganze Länge des Ufers betrug 220 laufende Faden. Die Arbeit wurde am 28. Juni in Angriff genommen und gegen Mitte October beendet. Ueber die Arbeiten beim Badeholm ist das Nähere aus dem Capitel e. des Ausbaues des Durchbruches zu ersehen.

#### d. Bebauung des Terrains im Bereich des Rigaer Eisenbahnhafens.

Schon im Juni des Berichtsjahres, als die Quaibauten I. Serie nahezu fertiggestellt waren, wies der Leiter der Arbeiten im Eisenbahnhafen Ingenieur Fleischer in seinem Bericht vom 22. Juni darauf hin, dass die Benutzbarkeit der neuen Quaistrecken nunmehr davon abhängig sei, dass dieselben baldmöglichst mit gepflasterten Wegen zugänglich gemacht würden. In Folge dessen richtete der Börsen-Comité an die Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn nach stehendes Schreiben vom 28. Juni 1904 sub Nr. 738:

„Nachdem ein Theil der Quaimauern des Eisenbahnhafens hinterfüllt und die nöthige Tiefe dortselbst hergestellt worden, kann derselbe in nächster Zeit von Schiffen benutzt werden. Der Rigaer Börsen-Comité sieht sich hierdurch veranlasst, an die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn die ergebene Bitte zu richten, veranlassen zu wollen, dass der Weg längs der Mauer gepflastert werde. Sobald dieser Weg dem Verkehr übergeben worden, wird die Möglichkeit vorliegen, die Waaren bis zu den dort anlegenden Schiffen zu führen und aus der Anlage Nutzen zu ziehen.

Gleichzeitig beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité die Bitte auszusprechen, die nur provisorisch mit alten Schwellen belegte Ueberfahrt über den Katharinendamm beim Kaiserlichen Garten durch ein Pflaster befestigen zu lassen und auch die projectirte Verbindung der Güterstation mit dem Eisenbahnhafen durch eine Verlängerung der Peterholmstrasse nicht aus dem Auge zu verlieren.“

Leider hatte diese Aufforderung keine practischen Folgen, da die Pflasterungsarbeiten bis hierzu noch nicht in Angriff genommen worden sind; indessen scheint ein Fortschritt in dieser Angelegenheit bevorzustehen, seitdem der Chef der Hafenbauten sich derselben angenommen hat und eine Verständigung mit der Eisenbahnverwaltung herbeizuführen sucht, gemäss welcher die Ausführung der Pflasterungsarbeiten der Hauptverwaltung der Häfen überlassen werden soll.

Am 29. September sub Nr. 123 ging nachstehender Bericht des Ingenieurs Fleischer ein:



„Als im Jahre 1900 nach langjährigen Bemühungen und Verhandlungen der Bau des namentlich für die Bedürfnisse des Exports bestimmten Eisenbahnhafens so weit gesichert war, dass das Ministerium der Wegecommunicationen an die Vergebung der Bauarbeiten gehen konnte und deshalb auch mit dem Rigaer Börsen-Comité in Verhandlungen trat, wurde in letzterem der Gedanke wach, dass der Börsen-Comité, soweit möglich, sich einen Theil der zu schaffenden Territorien und Quaianlagen zu eigener Disposition sichern müsse, um auf demselben Anlagen schaffen zu können, welche zur Befriedigung specieller Bedürfnisse des Rigaer Handels geeignet seien, indem sie seinen speciellen Eigenthümlichkeiten Rechnung tragen. Zu jener Zeit war der Börsen-Comité bereit, sogar mit Aufwand von wesentlichen Kosten einen Finger der damals in Aussicht genommenen Fingerhäfen für eigene Rechnung auszubauen. Ein in diesem Sinne gestellter Antrag des Rigaer Börsen-Comités fand im Ministerium der Wegecommunicationen keinen Anklang und musste von demselben zunächst Abstand genommen werden.

Alsdann richtete der Börsen-Comité seine Aufmerksamkeit auf den im Besitz der Stadtverwaltung verbliebenen Theil des Andreasholms in der Voraussetzung, dort unter günstigen Bedingungen Bauplätze für seine Zwecke erhalten zu können.

Der Gang der Ereignisse hat indessen nachstehenden Verlauf genommen. Nachdem die Aufschüttung des Andreasholms endlich einmal in Angriff genommen und in diesem Jahr für Rechnung der Stadt ausgeführt worden ist, erweisen sich die von der Stadtverwaltung zur Erwerbung von Grundplätzen angesetzten Preise als dermassen theuer (50, 100 und 150 Rbl. pro Quadratfaden), dass eine Rentabilität der auf denselben zu erbauenden Speicher wohl kaum zu erwarten wäre. Ausserdem entbehrt der Andreasholm an den zumeist in Frage kommenden Stellen der erforderlichen Uferbefestigungen, welche voraussichtlich in absehbarer Zeit auch nicht in Angriff genommen werden können. Das dem [Ministerium der Wegecommunication gehörige Terrain des Eisenbahnhafens wird durch ein Gewirr von Rangirgeleisen dermassen zerrissen, dass höchstens die Ufer selbst zur Bebauung frei bleiben. Die Bedienung dieser Plätze auf dem Schienenwege kann, den gegebenen Verhältnissen entsprechend, nicht auf directem Wege, sondern nur vermittelst Spitzkehranschlusses geschehen, dessen Unzulänglichkeit für einen einigermassen lebhaften Verkehr kaum nachgewiesen zu werden braucht.

Es dürfte hier zu weit führen, eine Kritik des ganzen Systems der Exploitation des Eisenbahnterritoriums, wie es bisher geplant ist, vorzunehmen; es genügt darauf hinzuweisen, dass nach den bisher vorliegenden Projecten der eine Cardinalfehler begangen wird, dass man die Rangirgeleise auf das Hafenterritorium verlegt und somit den für

die Speichieranlagen übrig bleibenden Raum bis auf das äusserste einengt, während es bei neueren Hafenanlagen, wie überhaupt bei modernen Bahnhofanlagen zum Princip gemacht wird, die eigentlichen Rangirgeleise, so namentlich die Geleise für den Empfang der vollen Waggonen, nach Möglichkeit weit fort zu rücken, damit das Speicherterrain auf das Intensivste ausgenützt werden kann.

Es ist nun, vielleicht zum Glück für die Zukunft dieses Territoriums, der zur Zeit existirende Plan für die Bebauung des Eisenbahnterritoriums nur als Project vorhanden, dessen endgiltige Bestätigung noch nicht erfolgt ist und somit noch Aenderungen und Verbesserungen unterliegen kann. Welcher Art diese Aenderungen sein können, wird recht drastisch illustriert durch den jüngsten Beschluss im Eisenbahndepartement, durch welchen die Entfernung der Uferspeicher vom Quai, anstatt auf die erbetenen 7 Faden, auf 10 Faden normirt worden ist. Zur Zeit sind die Fundamentarbeiten für den ersten am Südende zu erbauenden Speicher vergeben worden; dieselben sind nach Preisen und Dimensionen so bemessen, dass sie geeignet sind vieretagige Speicher zu tragen, sollen aber zunächst nur zwei Etagen erhalten. Wann diesem ersten Versuch der zweite folgen wird, lässt sich unter jetzigen Verhältnissen nicht leicht übersehen.

Nach Obigem dürfte wohl kaum daran zu zweifeln sein, dass die Speicherfrage weder auf dem städtischen Theil des Andreasholms, noch auf dem Territorium der Eisenbahn in absehbarer Zeit ihre Lösung finden wird.

Diese Empfindung hat denn wohl auch den Rigaer Börsen-Comité geleitet, als er im Frühjahr dieses Jahres den Bau der Quaimauern III. Serie, d. h. ausserhalb und unterhalb des Eisenbahnhafens durch persönliche Intervention beim Oberdirigirenden der Häfen und durch das Anerbieten eines Vorschusses von 250,000 Rubel zu fördern suchte und gleichzeitig die Delegation für den Baggerbetrieb autorisirte, die Anschüttung des hinter den Quaimauern III. Serie belegenen Territoriums bis auf eine Breite von 70 Faden landeinwärts nach Möglichkeit zu betreiben.

Dank diesen Anordnungen steht nun mit Sicherheit zu erwarten, dass der Bau der Quaimauern sowohl, als auch die Beschüttung genannten Territoriums in angegebener Breite mit dem Schluss der diesjährigen Bausaison vollständig fertig gestellt sein wird, so dass einer Bebauung des letzteren nichts mehr im Wege stehen dürfte.

Schon im Sommer dieses Jahres wurde der Chef der Abtheilung für die Handelshäfen N. N. Beklemischew darauf hin interpellirt, ob das genannte Terrain eventuell der Kaufmannschaft unter günstigen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden könne, um es durch Bebauung mit Speichern und ähnlichen Anlagen dem Handel nutzbar zu



machen, worauf Beklemischew erwiederte, dass er seinerseits bereit sei, den gerechten Wünschen und Bedürfnissen des Handels entgegenzukommen.

Da von einer Bebauung des genannten Terrains seitens der Krone jetzt wohl kaum die Rede sein dürfte, so wäre vielleicht der Zeitpunkt nahe, seitens des Börsen-Comités Schritte zu thun, um sich die nöthigen Rechte auf das erwähnte Terrain zu sichern, welches in jeder Beziehung zu genanntem Zweck als das geeignetste bezeichnet werden darf.

Was zunächst die Lage anbetrifft, so ist es, von der Stadt aus gerechnet, das nächste von denjenigen Bollwerken, an welche Schiffe mit einem Tiefgange von 26 Fuss werden anlegen können; zudem dürfte es nur in einem geringen Grade Versandungen ausgesetzt sein, weil der Strom hier eine bedeutende Verengung erfahren hat.

In Bezug auf die Bedienung durch die Eisenbahn hat dieses Terrain die Aussicht, eine directe Verbindung mit der Elevatorbahn ohne Anwendung eines Spitzkehranschlusses zu erhalten und sind die dazu erforderlichen Verhandlungen mit dem Erbauer des Rigaer Eisenbahnknotenpunktes bereits im Gange. Immerhin wird es eines energischen Vorgehens seitens des Börsen-Comités bei der Hafenverwaltung bedürfen, um eine sachgemässe Anordnung der Geleisanlagen, namentlich ohne grosse Opfer an Raum, zu erzielen.

Eine wesentliche Bedeutung bei der Bebauung und besonders in Bezug auf die Baukosten ist dem Character des Baugrundes beizumessen. Der letztere besteht bis zu einer Tiefe von ca. 20' unter Normal aus feinem Sande und enthält in seinen oberen Theilen, d. i. von ca. 5—8' unter Wasser bis 10' über Wasser refoulirten Boden, dem man eine bedeutende Tragfähigkeit zusprechen darf, die 3—4 Klg. pro Quadratcentimeter betragen dürfte. Die Anschüttungen bei dem Pro-wodnik, welche eine geringere Mächtigkeit, bis etwa 8', besitzen, sind ohne Anwendung von Pfahlrosten anstandslos mit 2 Klg. pro Quadratcentimeter belastet worden.

Unter solchen Verhältnissen kann von der Anwendung eines Pfahlrostes bei der Fundirung Abstand genommen werden. Es wird sich hier also höchstens um verbreiterte Baukette für die Fundamente handeln.

Unter der Voraussetzung, dass die zu erbauenden Speicher im Allgemeinen dem Getreidehandel dienen und dass etwaige schwerere, zeitweilig in die Speicher gelangende Güter nur bei begrenzter Stapelhöhe in dieselben Eingang finden sollen, darf der Berechnung der Bodenbelastung eine maximale Schütthöhe bei Roggen von 3 Meter = ca. 10 Fuss zu Grunde gelegt werden.

Hieraus ergibt sich bei der Annahme, dass eine Bodenbelastung von  $2\frac{1}{2}$  Klg. pro Quadratcentimeter als zulässig erachtet wird, eine Breite der Fundamentbaukette von ca. 2 Meter, welche als normal angesehen werden darf.

Für dreietagige Speicher mit zwei Brandmauern, ohne Unterkellerung, bei einer Grundfläche von  $10 \times 30 = 300$  Quadratfaden, mit Blech gedeckt, dürfen die Kosten bei 2 Stein Wandstärke im obern Geschoss mit ca. 45,000 Rbl. angenommen werden, d. i. ca. 150 Rbl. pro Quadratfaden bebauter Fläche.

Die Ausrüstung der Speicher mit 6 elektrischen Aufzügen dürfte etwa 1500 Rbl. pro Stück, somit im Ganzen rund 10,000 Rbl. kosten; somit stellen sich die Gesamtkosten pro Speicher auf rund 55,000 Rbl., d. i. auf 183,33 Rbl. pro Quadratfaden bebauter Fläche. Die Nutzungsfläche wird in drei Stockwerken zusammen 900 Quadratfaden betragen, welche wohl mit 8—9 Rbl. pro Quadratfaden jährlich, also mit 7200—8100 Rbl. pro Speicher, verpachtet werden könnte. Diese Pachtsumme repräsentirt einen Bruttoertrag von

$$\frac{7200-8100}{55,000} = 13,09 \text{ bis } 14,72\%.$$

Setzt man die Amortisationsfrist auf 33 Jahre mit 3<sup>0</sup>%, die Verzinsung mit 7<sup>0</sup>%, also beides mit 10<sup>0</sup>% fest, so bleibt ein kleiner Ueberschuss von 3—5<sup>0</sup>%, welcher auf Verwaltungs- und Reparaturkosten zu rechnen ist.

Die dreistöckigen Speicher in Mühlgraben, welche eine Grundfläche von  $40 \times 130 = 5200$  Quadratfuss = 106 Quadratfaden einnehmen, haben ohne Grundgeld 19,000 Rbl. pro Stück oder ca. 180 Rbl. pro Quadratfaden gekostet. Die Angaben über die bebaute Fläche sind einem Situationsplan des Mühlgrabener Hafens entnommen. Die Höhe der einzelnen Stockwerke beträgt im Lichten  $8\frac{1}{2}$  Fuss, somit ist der Rauminhalt der Speicher, wenn man die Grundfläche derselben nach Abzug der Wanddicken auf 90 Quadratfaden schätzt =  $3 \times 90 \times \frac{8}{7} = 310$  Cubikfaden = 106,330 Cubikfuss resp. Pud.

Die projectirten Speicher unterhalb vom Exporthafen würden einen Rauminhalt von  $900 \times 1,5 = 1350$  Cub. Fad. = 463,050 Cub. Fuss resp. Pud. repräsentiren.“

Obige Darlegung veranlasste den Börsen-Comité seinen Kanzleilei-Director N. v. Cramer und den Ingenieur Fleischer zu beauftragen, bei der Hauptverwaltung der Handelshäfen in Petersburg einleitende Schritte in dieser Angelegenheit zu thun. Welchen Erfolg diese Verhandlungen hatten, ist zu ersehen aus dem am 14. October abgegebenen Bericht des Kanzelleidirectors v. Cramer und des Ingenieurs Fleischer über die bisher erreichten Resulte in der Frage der Ueberlassung von Terrain für den Bau von Speichern auf dem der Oberverwaltung der Handelsschiffahrt und Häfen gehörenden Territorium. Aus dem Berichte geht hervor, dass in Folge der von den Vertretern des Börsen-Comités persönlich beim Chef der Hafenabtheilung Beklemischew angeregten Frage zwei Sitzungen stattgefunden haben, an denen ausser verschie-



denen Beamten der Hafenabtheilung auch der Chef des Rigaschen Hafens Fürst Uchtomski und der Chef der Hafenarbeiten theilgenommen haben. Das Ergebniss dieser beiden Berathungen war, dass die Beamten der Hauptverwaltung sich im Princip für die Abtretung eines Theiles des vom Börsen-Comité beanspruchten Terrains unter durchaus mässigen Pachtbedingungen ausgesprochen, jedoch unter der Voraussetzung, dass am Wasser nicht hohe Speicher für lange lagernde Waaren, sondern nur einstöckige Schuppen für kurz terminirte Lagerung errichtet werden. Die Frage, wer diese Schuppen bauen soll, die Hauptverwaltung der Handelshäfen oder der Börsen-Comité, wurde offen gelassen, ebenso die discutirte Frage eines combinirten Baues von Speichern und Schuppen. Schliesslich ersuchte der Chef der Hafenabtheilung Beklemischew die Vertreter des Börsen-Comités, dieselben mögen den Börsen-Comité veranlassen, mit bestimmten Propositionen durch die örtliche Hafenbehörde an die Hauptverwaltung zu kommen. Man würde dann weiter diskutieren und hoffentlich zu einem beide Theile befriedigenden Resultat kommen.

#### e. Winterarbeiten und Werkstatt.

Der Umfang der in der eigenen Werkstatt ausgeführten Reparaturen hat im Berichtsjahr nicht abgenommen, sondern weist eine Steigerung von ca. 25<sup>0</sup>/o auf.

Der mit dem grössern Umsatz verbundene gesteigerte Material- und Raumbedarf veranlasste die Delegation für die Hafenbauten einen Anbau an die bisherige Werkstatt machen zu lassen, in welchem die Materialniederlage und ein Raum für ein kleines Bureau untergebracht wurde. Der Anbau veranlasste einen Kostenaufwand von ca. 600 Rubel.

Da sich der Mangel einer kräftigen Drehbank fühlbar machte, so wurde die Anschaffung einer solchen beschlossen und für dieselbe, einschliesslich der Aufstellungs und Einrichtungsarbeiten, ein Betrag bis zu 3000 Rubel vom Börsen-Comité bewilligt.

Unter den wesentlichen Arbeiten ist der Umbau der bisher hölzernen Windenträger an einem Baggerprahm in eiserne zu erwähnen.

Die Reparaturen der Dampfer sind in diesem Jahr fast ausschliesslich in der eigenen Werkstatt ausgeführt worden, und ausnahmsweise wird die gesammte Reparatur der Maschinen des in diesem Winter im Exporthafen stationirten Baggers „Düna“, von unserer Werkstatt ausgeführt.

Eine wesentliche Ersparniss bei den jährlichen Reparaturen hat der Leiter der Werkstatt dadurch ermöglicht, dass er es zu Stande gebracht hat, gebrochene oder geplatzte stählerne Eimerböden durch Schweissen der defecten Theile wieder brauchbar zu machen, während solche bisher fast immer durch neue ersetzt werden mussten.

## Schlusswort.

Mit dem Schluss des Jahres 1904 darf der Cyklus von Quaibauten, welcher im Jahre 1900 in Aussicht genommen und seitens des Wegebauministeriums im Project bestätigt worden war, als beendet angesehen werden. Dem Börsen-Comité verbleibt die Garantie für die Quaibauten, während die Vertiefungsarbeiten als abgenommen betrachtet und zur weiteren Erhaltung der aus den Hafenmitteln unterhaltenen Karavane des Börsen-Comités überwiesen werden sollen. Es ist keine begründete Aussicht vorhanden, dass in den nächsten Jahren weitere Quailängen in Bau genommen werden würden. Unter bedeutenden materiellen Opfern mit Anspannung aller verfügbaren Kräfte ist in den letzten vier Jahren ein Werk geschaffen worden, dessen Bedeutung für den Rigaer Hafen davon abhängig sein dürfte, in wie weit es gelingen wird dasselbe durch zweckentsprechende Bebauung und Ausrüstung dem Handel und seinen Bedürfnissen nutzbar zu machen.

Hier kommt wohl in erster Linie - die Anlage von Geleisen, von guten gepflasterten Zufuhrwegen und der Bau einer genügenden Anzahl von zweckmässig eingerichteten und angeordneten Speichern in Frage. Wie wichtig gerade das Vorhandensein einer gut gepflasterten Zufuhrstrasse ist, wurde in diesem Herbst fühlbar, als einige Dampfer wegen Ueberfüllung der bei der Stadt belegenen Quais gezwungen waren, den Exporthafen aufzusuchen.

Hoffentlich gelingt es die in dieser Richtung angeknüpften Verhandlungen zu einem befriedigenden Abschluss zu bringen. Das Nächste dürfte wohl die Herstellung eines Fahrwassers von 24 Fuss bis zum Neuhafen sein. Falls die nächsten Frühjahrsversandungen nicht gar zu schlimm sind, so ist dieses Ziel im Laufe weniger Wochen erreichbar, da die noch zu vertiefende Strecke zur Zeit nicht mehr als 600 Faden beträgt.

## 6. Die Baggerapparate und Dampfer des Rigaer Börsen-Comités.

### a. Die Bagger, Refouleurs und Prähme.

Zum Bestande der Apparate gehören wie bisher:

- 1) der Eimerbagger „Mühlgraben“,
- 2) der Hopperbagger „Riga“,
- 3) der Refouleur I.,
- 4) „ „ II.,
- 5) „ „ III.,
- 6) die eisernen Baggerprähme №№ 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 von je 60 Cubikfaden Fassungsraum,
- 7) der Kohlenprahm Nr. 23.



Der Bagger „Mühlgraben“ hat in diesem Jahre keine aussergewöhnlichen Reparaturen erfordert. Der Kessel, die Maschine und der Baggerapparat sind in gutem Zustande, nachdem der Sattel und die Schuttrinnen mit neuen Nutzblechen versehen und beide Turasse von neuem beplattet worden sind.

Der Bagger „Riga“ hat nach den umfassenden Umbauten der früheren Jahre gut gearbeitet. Der Betrag der erforderlichen Reparaturen hat sich wesentlich vermindert und beschränkt sich auf die der allgemeinen Abnutzung unterliegenden Theile.

Die seitens der Firma Simons & Co. zu leistende Garantie für die defecten Eimerböden gab jedoch Anlass zu weiteren Verhandlungen, welche damit endigten, dass der Börsen-Comité kategorisch den Ersatz der durch die Expertise im December 1903 als untauglich befundenen 12 Eimerböden verlangte, bevor er sich auf weitere Verhandlungen einliess. Da erfolgte denn endlich am 12. Juni 1904 seitens genannter Firma die Zahlung von  $12 \times 265 = 3,180$  Rbl. Im December des Berichtsjahres erschien der Petersburger Vertreter der Firma Herr H. Ratzel in Riga, um eine endgiltige Regelung der ganzen Angelegenheit herbeizuführen. Dieselbe erfolgte auf Grund einer Verrechnung des Werthes der untauglichen Eimerböden, sowie der zweijährigen Zinsen des noch restirenden Theiles der Garantiesumme und unter Streichung eines Betrages von 501 Rbl. 55 Kop. mit einer runden Pauschalsumme von 4,000 Rbl. Gegen Erlegung dieses Betrages wurde Herrn H. Ratzel der Garantieschein der Banc of Scotland ausgehändigt, wobei zugleich durch gegenseitigen Schriftenaustausch festgestellt wurde, dass sämmtliche aus der Lieferung des Baggers „Riga“ entstandenen beiderseitigen Verpflichtungen hiermit als erloschen anzusehen seien.

Der „Refouleur I“ erhielt die Reservepumpe, nachdem die beim Bau eingestellte, in 4-jähriger Arbeit, stark mitgenommen war, die übrigen Reparaturen waren nicht sehr wesentlich, obwohl der Refouleur den ganzen Sommer über in Thätigkeit war.

Der „Refouleur II“ erhielt in diesem Winter eine neue Sandpumpe, die bisherige, welche namentlich durch den steinigen Boden beim Badeholm starke Risse erhalten hatte, war total unbrauchbar geworden, ausserdem mussten zweimal die Flügel nebst Platten erneuert werden. An der Maschine wurde im vorigen Winter der Hochdruckkolben erneuert. Im Uebrigen waren keine bedeutenden Reparaturen erforderlich.

Die Schwemmlungen sind, soweit die Eisentheile in Betracht kommen, in gebrauchsfähigem Zustande.

Am meisten werden bei der Arbeit die Druckschläuche in Mitleidenschaft gezogen und veranlassen erhebliche Unkosten. Es wurden daher Versuche gemacht, dieselben mit einer inneren Armirung aus

eisernen Spiralen und eisernen Ringen zu versehen. Um das Gewicht der Schläuche zu vermindern, wird der äussere Drahtpanzer fortgelassen und durch geeignet angeordnete Kettenverbindungen ersetzt. Die Versuche haben bisher ein befriedigendes Resultat ergeben und lassen eine günstige Lösung dieser Frage erwarten.

Der „Refoleur III“ diente auch in diesem Jahre zum Theil als Werkstatt, zum Theil als Schwimmkrah. In letzterer Eigenschaft fand er beim Montiren der Bagger, beim Verlegen der Massive beim Bau des Exporthafens und bei der Remonte der Seedämme Verwendung.

Die Prähme bedurften in diesem Jahre keiner besonderen Remonte, jedoch wurden die inneren Räume derselben theilweise mit gewöhnlichen Ventilatoren aus Segeltuch versehen, um das Trockenhalten derselben zu ermöglichen.

#### b. Die Dampfer.

Der Dampfer „Simson“ hat in diesem Jahre zweimal beim Auspumpen der Baugrube Verwendung gefunden, welche für die auf der Langeschen Werft in Bau begriffenen Yachten zu errichtenden Hellinge hergestellt wurde.

Der Dampfer „Hercules“ erhielt im Januar des Berichtsjahres an seinem Bug einen Ausbau, welcher versuchsweise ausgeführt wurde, um die Leistungen des Schiffes beim Eisbrechen zu verbessern. Der Zweck des Umbaues, welcher darin bestand, nachzuweisen, dass die gegenwärtige Bugform des Schiffes einen zu grossen Widerstand beim Eisbrechen verursacht und dass der letztere durch einen geeigneten Umbau des Vorschiffes wesentlich herabgemindert werden kann, ist als erreicht anzusehen. Zugleich könnte aber auch constatirt werden, dass die Kessel- und Maschinenanlage des Schiffes für die Grösse desselben nicht ausreichend ist und daher bei passender Gelegenheit, d. i. im Falle der bevorstehenden Erneuerung der Kessel einer Erweiterung unterzogen werden sollte.

Der Dampfer „Hernmark“ bedarf an seiner Maschinenanlage keiner bedeutenden Reparatur, dieselbe ist in gutem Zustande, jedoch sind die hölzernen Aufbauten unter der Commandobrücke ganz abgängig und werden durch eiserne ersetzt.

Der Dampfer „Zander“ weist gleichfalls in Bezug auf seine Maschinenanlage keine bemerkenswerthen Mängel auf. Da sich jedoch im Herbst mehrfach das Bedürfniss gezeigt hatte, Eisungsarbeiten oberhalb der Pontonbrücke auszuführen, so wurde nach dem Muster des „Rudolf Kerkovius“ auch beim „Zander“ der Schornstein umlegbar gemacht.



Der Dampfer „Rudolf Kerkovius“ ist in gutem Zustande. Die vor zwei Jahren eingebaute Pumpe hat in diesem Jahre mehrfach Verwendung gefunden, so beim Legen von Baugruben auf der Werft von Lange & Sohn und beim Füllen eines grossen Petroleum-Reservoirs der Firma Nobel in Mühlgraben.

Der Dampfer „Planet“, welcher auch in diesem Jahre in ausgiebigster Weise Beschäftigung hatte, bedarf einer gründlichen Remonte der Maschine. Der Kessel wurde aus dem Schiff gehoben und wird einer eingehenden Besichtigung und Reparatur unterzogen. Die schon seit mehreren Jahren in ungenügendem Zustande befindliche Kappe muss erneuert werden.

Der Dampfer „Comet“, welcher gleich dem „Planet“ mit Hilfe des 66 Tons Schwimmkrahns bei der Werkstatt im Exporthafen auf Land gesetzt worden ist, bedarf einer Reparatur des Achterstevens, welcher bei der Eisung oberhalb der Eisenbahnbrücke gebrochen war. Ausserdem werden 2 Platten des Schiffes zu erneuern sein. Kessel und Maschine befinden sich in gutem Zustande.

## 7. Die Anschaffung eines See-Eisbrechers.

Die Frage bezüglich der Anschaffung eines See-Eisbrechers speciell für den Rigaschen Hafen ist im Berichtsjahre nicht ventilirt worden und dürfte, in Anbetracht der durch den Krieg bedingten gesteigerten Inanspruchnahme der pecuniären Mittel der Staatsregierung, wohl erst in entfernterer Zukunft gelöst werden.

## 8. Revision der Ortsstatuten für den Rigaschen Hafen.

Die bereits im Jahre 1902 von dem ehemaligen Port-Kapitain Vice-Admiral Girardi in Aussicht genommene Revision des Ortsstatuts für die Besichtigung und den Unterhalt von Dampffahrzeugen und Uebersetzböten und für die Einrichtung und den Unterhalt von Anlegeplätzen, sowie des Ortsstatutes über die Aufrechterhaltung der Ordnung, Wohleinrichtung und Sicherheit im Rayon der Rigaschen Hafenverwaltung ist auch im Jahre 1904 nicht weiter in Angriff genommen worden. Dagegen ist von der Behörde für Hafen-Angelegenheiten ein neues Ortsstatut für die Flössung und die Ordnung im Rigaschen Holzhafen erlassen worden. Das sehr umfangreiche Material der in dieser Angelegenheit stattgehabten Verhandlungen befindet sich im Abschnitt über „Das Holzgeschäft“ unter dem Titel „Die Flössung auf der Düna“. Der deutsche Text des Ortsstatutes ist als besondere Beilage zum Jahresbericht aufgenommen.

## 9. Winterhafen an der Dünamündung.

### a. Frequenz.

Im Laufe des Jahres 1904 haben -- ausser dem Baggerapparat des Börsen-Comités, welcher aus mehr als 40 Fahrzeugen besteht -- 29 Dampfer, 93 Segler, sowie 31 Prähme und Böte den Winterhafen benutzt. Zur Zeit liegen in demselben 15 Dampfer, 108 Segler und 15 Prähme und Böte.

Hölzer haben im Jahre 1904 im Winterhafen gelagert: 80,841 ganze und 22,053 halbe Sleeper, sowie 3188 Brussen und Mauerlatten.

### b. Feuerlöschwesen, Krahn und Fischerei im Winterhafen.

Ueber das Feuerlöschwesen, den Krahn sowie die Fischerei im Winterhafen haben im Jahre 1904 keine Verhandlungen stattgefunden.

### c. Stellung der Festungsverwaltung von Ustj-Dwinsk zum Winterhafen.

Am 10. September sub № 2151 wandte sich die Festungs-Ingenieur-Verwaltung an den Börsen-Comité mit der Anfrage, ob derselbe dem Kriegsministerium ein in der Nähe des Slipdocks belegenes Grundstück abtreten wolle. Der Börsen-Comité erwiderte hierauf am 2. October sub № 1067, dass er bereit sei, das Grundstück abzutreten, jedoch unter der Bedingung, dass ihm als Aequivalent ein gleich grosses Grundstück zugewiesen werde und dass die Abtretung des Grundstückes zum Besten der Festung nicht irgend welche Störungen in der Ausnutzung der angrenzenden Theile des Winterhafens für den Börsen-Comité zur Folge habe.

Am 4. October wurde dem Börsen-Comité von der Festungs-Ingenieur-Verwaltung mitgetheilt, dass sie das Grundstück nicht mehr nöthig habe.

### d. Grenzen des Winterhafen-Gebietes.

In den Schreiben vom 22. October 1903 und vom 28. Febr. 1904 hatte der Börsen-Comité die Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn um eine Mittheilung ersucht, ob und wann nach ihren Acten die Abtretung eines Theiles des Winterhafenterrains an die Bahn stattgefunden hat, da der Chef der 2. Abtheilung der Riga-Oreler Eisenbahn die Ansicht vertritt, dass eine Abtretung stattgefunden habe, von welcher dem Börsen-Comité aber nichts bekannt ist. Da der Börsen-Comité auf die obigen Schreiben keine Antwort erhalten hatte, so richtete er am 11. December 1904 sub № 1325 an die Bahn-Verwaltung nochmals die Bitte um eine Mittheilung.



#### e. Das Fort-Cometdamm-Geleise.

Nachdem der Börsen-Comité im December 1903 der Verwaltung der Riga-Oreler Bahn mitgetheilt hatte, dass er es nicht für möglich hält, seine Zustimmung dazu zu ertheilen, dass in dem Vertrage betreffend die Ausnutzung des Fort-Cometdamm-Geleises ein Ergänzungszusatz bezüglich der Erhebung einer Zahlung für die Benutzung der Waggon im Betrage von 20 Kop für jeden gestellten Waggon, aufgenommen werde, liess die Bahn-Verwaltung diesen Zusatz streichen. Der Börsen-Comité unterzeichnete im December 1904 den Vertrag, der als Beilage diesem Jahresbericht beigelegt ist.

#### f. Fort-Cometdamm-Drehbrücke.

Da die Angaben des Winterhafen-Bassinmeisters und des Brücken-aufsehers mit den Aussagen des Capitains vom Bagger „A. v. Böttcher“, welcher am 28. October 1903 einen Pfahlbündel bei der Drehbrücke beschädigt hatte, nicht ganz übereinstimmten, so ersuchte der Börsen-Comité den Hafenchef im Schreiben vom 16. Februar sub № 192, die Zeugen des Unfalls und den Capitain gemeinsam verhören zu lassen. Dieses Verhör fand statt, doch erhielt der Börsen-Comité keine Mittheilung über das Ergebniss desselben. Die beschädigten Pfahlbündel wurden bei der Brücke erneuert.

### 10. Der neue Winterhafen.

Zu der im Börsen-Comité angeregten Frage, ob eine Aenderung der Bedingungen sich nicht herbeiführen lässt, welche die Ausnutzung des von der Stadtverwaltung auf dem Kiepenholm erworbenen Grundplatzes erschweren, äusserte sich die Delegation für die Hafenbauten am 29. Januar 1904 wie folgt:

„Die Delegation hält es für zweckmässig, sich jetzt mit der Stadt-Verwaltung in Relation zu setzen, um von derselben unter gewissen Bedingungen das Recht einer weitergehenden Verfügung über das von der Stadt erworbene Grundstück zu erhalten, als dieselbe durch den Kaufcontract dem Börsen-Comité zugestanden worden ist.

Zu gleicher Zeit muss die Delegation darauf hinweisen, dass das von der Stadt erworbene Grundstück jetzt weit besser, als das von Hurwitz gekaufte Grundstück für Handelszwecke ausgenutzt wird. Die Möglichkeit, einen grösseren Nutzen zu erzielen, wird aber erst vorliegen, wenn Seeschiffe weiter in die kleine Düna werden hineingehen und sich in die Nähe des Ufers werden hinlegen können. Die Delegation ersucht daher den Börsen-Comité, im nächsten Frühjahr, wenn die Bagger wegen der Strömung noch nicht in der Düna arbeiten können, die in den letzten

2 Jahren längs dem Ufer des Kiepenholmes in der kleinen Düna ausgeführte Baggerarbeit weiter stromauf fortsetzen zu lassen, wodurch nicht nur die Uferplätze des Börsen-Comités an Werth gewinnen, sondern auch Liegeplätze für Seeschiffe geschaffen werden können.“

Der Börsen-Comité stimmte den Anträgen der Delegation betreffend die Verhandlungen mit der Stadt-Verwaltung und Fortsetzung der Baggerarbeiten am Ufer des Kiepenholms zu. Die Verhandlungen mit der Stadt-Verwaltung führten aber zu keinem Resultat und die Baggerarbeiten mussten zunächst noch verschoben werden.

### 11. Der Mühlgrabener Hafen.

#### Schiffsbewegung im Jahre 1904.

| In Neu-Mühlgraben haben gelöscht : |           |          |                      |                           |      |      |                   |                   |         | T o t a l: |        |
|------------------------------------|-----------|----------|----------------------|---------------------------|------|------|-------------------|-------------------|---------|------------|--------|
|                                    |           |          |                      |                           |      |      |                   |                   |         | Dampfer    | Segler |
|                                    | Kohlen    | Schienen | Maschinen-<br>theile | Guss-<br>eisen            | Salz | Harz | Farbe-<br>holz    | Diverse<br>Waaren | Ballast |            |        |
| Dampfer                            | 104       | —        | —                    | —                         | 5    | —    | 4                 | 50                | —       | 163        | —      |
| Segler                             | 9         | —        | —                    | —                         | —    | —    | 22                | 28                | 6       | —          | 65     |
| In Neu-Mühlgraben haben geladen :  |           |          |                      |                           |      |      |                   |                   |         |            |        |
|                                    |           |          | Ge-<br>treide        | Ma-<br>schinen-<br>theile | Holz | Gyps | Diverse<br>Waaren | Ballast           |         |            |        |
| Dampfer                            | . . . . . |          | —                    | —                         | 79   | —    | 28                | —                 | 107     | —          |        |
| Segler                             | . . . . . |          | —                    | —                         | 11   | 45   | 3                 | 3                 | —       | 62         |        |
|                                    |           |          |                      |                           |      |      |                   |                   |         | 270        | 127    |

(gegen 234 und 160 im Vorjahre).

Es überwinterten in Neu-Mühlgraben 12 und in Alt-Mühlgraben 1 Segler.

In Alt-Mühlgraben haben 369 Schiffe (315 Dampfer und 54 Segler) Holz geladen (gegen 318 und 48 im Vorjahre).

### 12. Anlage einer Niederlage von Petroleum- und Naphtharückständen in Mühlgraben.

Am 11. März wandte sich der Bevollmächtigte der Naphtha-Productions-Gesellschaft Gebrüder Nobel an den Börsen-Comité mit der Bitte, in der Hafenbehörde sein Gesuch zu unterstützen, welches eine Rohrleitung zwischen dem Ufer von Neu-Mühlgraben und den vom



Herrn Livländischen Gouverneur am 18. August 1903 concessionirten Reservoirs des Petroleum-Depôts der Gebrüder Nobel betraf. Obgleich die Hafenbehörde am 24. März die Anlage der Rohrleitung unter gewissen Bedingungen gestattete, so konnte die Ausführung doch nicht sogleich erfolgen, da in Petersburg bei der Abtheilung für Handelshäfen Bedenken wegen der Feuergefährlichkeit der ganzen Anlage aufgetaucht waren. Am 25. August wurde von der Rigaschen Hafenbehörde die Anlage der Rohrleitung nochmals gestattet, nachdem die Gesellschaft Nobel sich verpflichtet hatte, das Rohr weiter stromab, ca. 60 Faden vom hölzernen Bollwerk entfernt, münden zu lassen, und auf dem Hafen-Territorium verschiedene Massnahmen zu treffen, durch welche die Feuersgefahr der Anlage vermindert wurde.

### 13. Der Bolderaaer Hafen.

Schiffsbewegung im Jahre 1904.

| Art des Schiffes. | Es kamen<br>ein : | Es gingen<br>aus : | Es über-<br>winterten : |
|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------------|
| Dampfer . . . . . | 98                | 98                 | 12                      |
| Segler . . . . .  | 47                | 32                 | 108                     |
| Zusammen          | 145               | 130                | 120                     |

### 14. Die Navigationsschule.

#### a. Wirksamkeit.

Die Navigationsschule des Börsen-Comités ist im Schuljahr 1903/1904 in der Schiffer- und Steuermannsklasse von 33 (gegen ebenfalls 33 im Vorjahre) Schülern besucht worden. Die Prüfung am Schlusse des Lehrcursus, im März 1904, bestanden 16 Schüler (gegen 24 im Vorjahre), und zwar auf den Grad eines Schiffers 4 (gegen 7 im Vorjahre), auf den Grad eines Steuermanns für weite Fahrten 4 Schüler (gegen 17 im Vorjahre), sowie für Kabotageschiffahrt 8 Mann. Die Prüfungscommission stand unter dem Vorsitze des Herrn Rigaschen Hafenchefs, Fürsten S. Uchtomski. Der Herr Livländische Gouverneur hatte zu Gliedern der Commission ernannt: den Leiter der Navigationsschule des Börsen-Comités, Collegien-Assessor Capitain Bruhns und die Schiffer Bernhard Mora und O. Zwilling, seitens der Stadtverwaltung

waren dazu delegirt worden: die Herren G. Schröder und Aeltester M. Pannewitz, als deren Suppleanten die Herren: Director der Cementfabrik Th. Behrmann und Consul A. Wolschmidt, seitens des Unterrichtsressorts der Oberlehrer der Mathematik Herr E. Wissor.

#### b. Unterricht und Lehrkräfte.

An der Navigationsschule des Börsen-Comités wird der Unterricht ertheilt in nautischen Fächern vom Leiter der Schule Capitain W. A. Bruhns und vom zweiten Lehrer Capitain J. E. Götz, im Maschinenwesen und im Zeichnen stellvertretend vom Ingenieur O. Kohlhasse, in der russischen Sprache vom Oberlehrer J. Jefimow. In der niederen Chirurgie (Verletzungen, Verbandlehre etc.) unterrichtet Dr. med. A. Zander, welcher zugleich die Prüfung der Navigationsschüler auf Farbensinn und Sehschärfe bewerkstelligt.

#### c. Die Maschinisten- und Heizer-Abtheilung.

Die unter Leitung des Ingenieurs O. Kohlhasse stehende Maschinisten- und Heizer-Abtheilung wurde im Schuljahr 1903/1904 von 163 Schülern (gegen 147 im Vorjahre) besucht.

Der Nationalität nach vertheilen sich die Schüler folgendermassen: 88 Letten, 67 Deutsche, 4 Esten, 3 Polen und 1 Engländer. Die Maschinistenprüfung bestanden 71 (gegen 52 im Vorjahre), die Heizerprüfung 76 Schüler (gegen 79 im Vorjahre).

Die Zahl der Schüler zum 1. Januar 1905 betrug 129, und zwar 49 Maschinisten und 80 Heizer.

#### d. Reorganisation der Navigationsschule.

Wider Erwarten ist die Reorganisation der im Frühjahr 1904 eingegangenen alten Navigationsschule in eine Seemannsschule für weite Fahrten auf Grundlage des neuen Gesetzes für Schulen der Handelschiffahrt bereits im Herbst des vorigen Jahres zu einer Thatsache geworden. Ermöglichen lassen hat sich dieses nur dank der wohlwollenden Stellungnahme Seiner Kaiserlichen Hoheit des Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt Grossfürsten Alexander Michailowitsch und seines Collegen des Geheimraths Ruchlow zu der ganzen Angelegenheit.

Wie bereits im Jahresbericht für das Jahr 1903 dargelegt, hatte die Börsenkaufmannschaft am 23. December mit grosser Majorität beschlossen, die Navigationsschule nicht eingehen zu lassen. In Folge dessen war die Delegation an die Ausarbeitung eines Statutenentwurfs gegangen. Dieser Statutenentwurf stimmte im Wesentlichen mit dem



Normalstatut überein, wies aber einige Abweichungen und Zusätze auf, die den örtlichen Bedürfnissen und Verhältnissen entsprachen. Dieser Statutenentwurf wurde am 12. Februar 1904 vom Börsen-Comité in einer speciell zu diesem Zweck einberufenen Sitzung des Börsen-Comités geprüft und mit einigen Abänderungen angenommen. Da nun, wie bekannt, der Reichsrath im Jahre 1902 die Eröffnung einer Navigationsschule in Riga, d. h. die Eröffnung von zwei bis drei Schulen am Baltischen Meere, als „verfrüht“ bezeichnet und dementsprechend den Antrag des Finanzministers auf Reorganisation derselben abgelehnt hatte, so war es, wenn man seinen Zweck erreichen wollte, nothwendig, ein motivirtes Gesuch einzureichen. Der Börsen-Comité ging dabei von der Voraussetzung aus, dass in Anbetracht des Umstandes, dass der Beschluss der Kaufmannschaft auf Weitererhaltung der Schule erst Ende December 1903 gefasst worden war, die neue Schule, im günstigsten Falle, erst im Herbst 1905 eröffnet werden könne. Bedurfte es doch dazu einer besonderen Vorlage der Hauptverwaltung an den Reichsrath und war doch der Termin für das Einbringen von Vorlagen nicht besonders dringender Natur bereits abgelaufen.

Am 9. März 1904 richtete demnach der Börsen-Comité an Seine Kaiserliche Hoheit den Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen folgendes Gesuch:

„Im Frühjahr 1902 hatte der Herr Finanzminister dem Reichsrath zur Begutachtung das Project betreffend die Reform der nautischen Bildung in Riga vorgestellt. Auf Grundlage des Pkt. II des Gesetzprojectes sollte die seit dem Jahre 1843 in Riga bestehende Navigationsschule in eine Schule für weite und kleine Fahrten, auf Grundlage der neuen Gesetzbestimmungen, umgewandelt werden. Am 28. September 1902 sub № 6437 war von der Handelsschiffahrts-Abtheilung dem Börsen-Comité mitgetheilt worden, dass die Vereinigten Departements des Reichsrathes die beabsichtigte Eröffnung von zwei Schulen weiter Fahrten in Magnushof und Riga als eine verfrühte Massnahme angesehen und erklärt hätten, dass, bevor man an eine Umgestaltung der Schule in Riga gehe, unter Uebertragung der Kosten für den Unterhalt auf die Krone, man dafür zu sorgen habe, dass seitens der Regierung den Bildungsbedürfnissen im Seefahrgewerbe der verhältnissmässig weniger bemittelten Landbevölkerung der Baltischen Küste Unterstützung gewährt würde. In Folge dessen hätten es die Vereinigten Departements des Reichsrathes vorgezogen, zur Zeit nur die Magnushofsche Schule in eine Schule weiter Fahrten zu reorganisiren. Was die weitere Erhaltung der Rigaer Navigationsschule anbetrifft, so hätten die Departements gefunden, dass die Entscheidung dieser Frage von der Uebertragung sämmtlicher Unterhaltungskosten auf die örtlichen Mittel abhängig zu machen ist. Dabei ist vom Reichsrathe darauf hingewiesen worden, dass, falls es erforderlich sein sollte, in der Organisation dieser Lehranstalt

irgend welche Aenderungen vorzunehmen, es vom Finanzministerium abhängen wird, in dieser Sache mit einem besonderen Antrage in festgesetzter Ordnung einzukommen.

Die Meinung des Börsen-Comités, im Hinblick auf das Obenerwähnte von einem jeden Gesuche betreffend die Reorganisation der Navigationsschule Abstand zu nehmen und die bestehende Schule mit dem Frühjahr dieses Jahres endgiltig zu schliessen, fand nicht die Billigung der Rigaer Börsenkaufmannschaft, und wurden die bezüglichlichen Anträge des Börsen-Comités durch die Beschlüsse der Kaufmannschaft vom 18. October 1902 und vom 23. December 1903 abgelehnt. In Anbetracht dessen, dass die Vereinigten Departements des Reichsrathes das Weiterbestehen der Schule davon abhängig gemacht, dass der Unterhalt voll und ganz aus den örtlichen Mitteln bestritten werde, hat der Rigaer Börsen-Comité die Ehre, unterthänigst bei Ew. Kaiserlichen Hoheit um die Reorganisation der bestehenden Navigationsschule weiter Fahrt in eine Schule weiter und kleiner Fahrten auf Grundlage des Gesetzes vom 6. Mai 1902 nachzusuchen.

Indem der Rigaer Börsen-Comité dieses Gesuch dem gnädigen Erachten Ew. Kaiserlichen Hoheit unterbreitet, hält er es für seine Pflicht, die geneigte Aufmerksamkeit der Hauptverwaltung für Handelsschifffahrt und Häfen auf folgende Umstände und Erwägungen zu lenken.

Die Rigaer Navigationsschule besteht seit dem Jahre 1843 und ist die erste, die am Baltischen Meere gegründet wurde. Im Laufe dieser Jahre hat sie 909 Schiffer und Steuerleute weiter Fahrten herangebildet, d. h. jährlich im Durchschnitt 15 Schüler entlassen. In einer dem Börsen-Comité am 24. September des vorigen Jahres übergebenen Denkschrift hat der Rigaer Verein der Schiffer weiter Fahrten dringend um das Weiterbestehen dieser Schule nachgesucht, da dasselbe im Interesse der Rigaschen Schifffahrt nicht nur wünschenswerth, sondern nothwendig sei. In diesem Sinne haben sich auch die örtlichen Rheder und Dampfschiffahrts-Gesellschaften ausgesprochen. In den dem Börsen-Comité abgegebenen Denkschriften und Meinungsäusserungen ist darauf hingewiesen worden, dass im Hinblick auf die stets wachsende Concurrenz der ausländischen Handelsschifffahrt es für die Rheder überaus wichtig ist, über einen, im nautischen Sinne, gut vorgebildeten Bestand von tüchtigen Schiffern und Steuerleuten weiter Fahrten verfügen zu können, die gleichzeitig aber auch angesehene, gut accreditirte Vertreter russischer Rhedereien im Auslande sein müssen, was bisher bei den Rigaer Schiffsführern der Fall war. In dieser Hinsicht würde, nach Meinung der Interessenten, die reorganisirte Rigaer Navigationsschule die erforderliche Garantie bieten, dank den Lehrprincipien und den practischen Lehrmethoden, die in dieser Schule herrschen. Beim Einbringen des Gesetzentwurfes über die Reform der nautischen Bildung in den Reichsrath, war von der Abtheilung für Handelsschifffahrt im October 1901 gesagt worden . . . „dass



der culturelle Charakter der Rigaschen Einwohnerschaft und die grosse Anzahl der bestehenden Lehranstalten gleichzeitig mit dem Vorhandensein eines grossen Contingents von Schülern, die den Anforderungen an den Census in Bezug auf die Fahrzeit entsprechen, die Sicherheit bieten, dass die Lehrthätigkeit der Schule auf den erforderlichen Grundlagen sich bewegen wird und dass die bei der Schule errichteten billigen Wohnungen auch den ausserhalb der Stadt Wohnenden die Möglichkeit geben werden, die Schule zu besuchen. Auf diese Weise sind in Riga alle Bedingungen vorhanden, die für die Eröffnung einer nautischen Lehranstalt erforderlich sind und unterliegt es keinem Zweifel, dass mit der Verwirklichung der Reform der nautischen Bildung die Rigaer Börsenkaufmannschaft es verstehen wird, Fühlung zum Besten der Entwicklung der Handelsschifffahrt unter russischer Flagge zu nehmen.“

Die in den Jahren 1898 und 1899 erfolgte Revision der Schule durch den Regierungsinspector stellte fest, dass „der Börsen-Comité, wenn es sich um Vermehrung oder Verbesserung des Schulinventars handelt, mit seinen Mitteln nicht geizt und sich das Schulinventar daher in einem vortrefflichen Zustande befindet. Ebenso lässt das Schullocal nichts zu wünschen übrig.“

Ferner kann aus den Berichten über die Revision ersehen werden, dass die Revidenten den vortrefflichen Fahrzeit-Census der Schüler anerkannt haben.

Endlich bezeugt das in einer Abschrift beiliegende Schreiben des Rigaer Hafenchefs, Kapitän I. Ranges Fürsten Uchtomski, an den Präses des Rigaer Börsen-Comités vom 29. März 1903, dass die Rigaer Navigationsschule auch im Jahre 1903 auf der erforderlichen Höhe stand, was die Examina des Jahres 1903 bewiesen haben.

Das oben Dargelegte dürfte den Beweis liefern, dass der gute Ruf, dessen sich die Rigaer Navigationsschule in der örtlichen Bevölkerung erfreute, ein wohlverdienter ist.

Was nun die Befürchtung anbetrifft, dass im Falle des Bestehens von drei Schulen weiter Fahrten am Baltischen Meere ein Ueberfluss an solchen Schulen constatirt werden könnte, so dürfte eine solche Befürchtung kaum begründet sein. Die zwei- und dreiklassigen Seefahrtsschulen bilden Kapitäne und Steuerleute für Segelschiffe aus, welche durch Ablegen eines Examens den Grad eines Steuermannes III. und IV. Kategorie und nach entsprechender Fahrzeit den Grad eines Kapitäns III. und IV. Kategorie erlangen, während die Absolventen der Schulen für weite und kleine Fahrten, nachdem sie durch Ablegung eines Examens den Grad eines Steuermannes II. und I. Kategorie erlangt, sowohl auf Seglern als auch auf Dampfern fahren und zu Kapitänen II. und I. Kategorie avanciren können. Das Recht auf Anstellung im Dienste auf Seglern und Dampfern besaßen aber bisher die Absolventen sämtlicher 14 Navigationsschulen am Baltischen Meere. Auch in Zu-

kunft wird ein jeder Seemann sich bemühen, dieses Recht zu erwerben. Da nun gemäss dem neuen Gesetze die selbstständigen Schiffsführer-Grade auf Dampfern nur den Absolventen der Schulen weiter Fahrten verliehen werden, so kann eher ein Mangel als ein Ueberfluss an Schifffahrtsschulen weiter Fahrten befürchtet werden.

Gemäss oben erwähnten Erwägungen und Umständen beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité drei Exemplare eines von ihm auf Grundlage des Reglements vom 6. Mai 1902 ausgearbeiteten Statutenentwurfes vorzustellen, mit der ehrerbietigsten Bitte um Bestätigung desselben in festgesetzter Ordnung.“

Als 6 Tage später der Kanzellei-Director des Börsen-Comités im Auftrage desselben nach Petersburg reiste, um das Gesuch der erbetenen Reorganisation der Schule in der Lehr-Abtheilung persönlich zu unterstützen, erfuhr er zu seinem Erstaunen, dass das Gesuch nicht nur bereits vom Ober-Dirigirenden genehmigt, sondern auf Befehl Seiner Kaiserlichen Hoheit die Vorlage an den Reichsrath bereits ausgearbeitet sei und am folgenden Tage dem Reichsrath vorgestellt werden sollte. Am 15. April war der Petersburger Agent bereits in der Lage, dem Börsen-Comité mittheilen zu können, dass der Reichsrath die Reorganisation der Rigaer Navigationsschule genehmigt habe. \*)

Grössere Schwierigkeiten erwuchsen jedoch dem Börsen-Comité bei dem Durchbringen des von ihm vorgestellten Special-Statuts.

Am 20. Juli erhielt der Börsen-Comité ein Schreiben der Lehr-Abtheilung, durch welches er aufgefordert wurde, die Glieder des Verwaltungs-Comités für die reorganisirte Schule zu wählen. Da der Börsen-Comité jedoch Bedenken trug, vor Bestätigung des am 9. März vorgestellten Statuts seiner Schule dieselbe zu eröffnen, so verschob er einstweilen die Wahl, indem er gleichzeitig seinen Petersburger Agenten Herrn v. Huebbenet beauftragte, die schnellmöglichste Bestätigung des Statutes mit aller Energie zu betreiben.

Am 30. Juli berichtete Herr v. Hübbenet dem Börsen-Comité, dass er in der Lehr-Abtheilung der Hauptverwaltung der Handelsschiffahrt mehrmals mit den in Frage kommenden Beamten conferirt. Es habe sich aber dabei herausgestellt, dass eine Bestätigung des Statuts keinenfalls vor Ende September durchführbar sei, da die Glieder des erst im Juni creirten Lehr-Conseils, dem die Bepfung des Statuts obliegen würde, nicht vor Ende August ernannt werden und zudem bereits circa 40 Statuten-Entwürfe eingereicht seien. Zudem gewähre offenbar ein weiterer Aufschub der Bestätigung des Specialstatutes nur eine grössere Freiheit für die Vornahme der Organisationsverhandlungen im Rahmen der bestehenden Gesetzbestimmungen vom 6. Mai 1902, die ja

\*) Allersüchst am 10. Mai 1904 bestätigtes Reichsraths-Gutachten № 102 der Sammlung der Gesetze und Anordnungen der Staats-Regierung.



keinenfalls in dem Specialstatut der Schule überschritten werden könne. Noch ungünstiger lautete der dem Börsen-Comité vom Secretair desselben Herrn v. Reibnitz eingereichte Bericht vom 3. August. Herr v. Reibnitz, der in Vertretung des beurlaubten Kanzlei-Directors v. Cramer den stellv. Chef der Lehr-Abtheilung Gerdsey aufgesucht, berichtete, dass ihm mitgetheilt worden sei, dass die Bestätigung des Statuts nicht vor Ende October resp. November zu erwarten sei und zwar weil 1) die Oberverwaltung der Ansicht sei, dass die Statuten der Navigationsschulen nicht von den sie gründenden Institutionen, sondern von den Verwaltungscomités der Schulen, auf Grund des allgemeinen Reglements vom 6. Mai 1902, gemeinsam mit den Leitern der Schule ausgearbeitet werden, und 2) sämtliche Statutenentwürfe vom Lehrcomité der Oberverwaltung beprüft werden müssten; dieses Lehrcomité sei erst soeben durch Allerhöchsten Befehl vom 16. Juni 1904 errichtet worden, die Ernennung der Glieder desselben solle erst im Laufe des August erfolgen, so dass es kaum vor dem September d. J. in Funktion treten dürfte.

Herr Gerdsey erklärte ferner, er verstehe nicht, warum der Rigaer Börsen-Comité auf der Beschleunigung des Statuts bestehe und von dieser die Eröffnung der Schule auf der neuen Grundlage abhängig machen wolle, da, seiner Ansicht nach, das allgemeine Reglement dem Börsen-Comité resp. dem Verwaltungscomité nicht nur alle Grundlagen zur Thätigkeit der Schule biete, sondern bei der Organisation der Schule auch weit mehr Freiheit gäbe, als das Specialstatut, welches das allgemeine Reglement nur ergänzen, aber naturgemäss über dasselbe nicht hinausgehen oder gar demselben widersprechen könne. Die Art. 22, 27, 28, 31, 32, 41, u. a. böten dem Börsen-Comité die Möglichkeit, den Verwaltungscomité, diesem den Leiter und die Lehrer der Schule zu wählen und vorzustellen und alle sonstigen Organisationsarbeiten auszuführen, die durch das Specialstatut in keiner Weise alterirt werden könnten. Die Oberverwaltung würde diese Vorstellungen aufs Schleunigste bestätigen und dadurch selbst gebunden sein, während der Börsen-Comité in keiner Weise gebunden sei, nachdem die Verwaltung der Schule durch den Allerhöchsten Befehl eine vollzogene Thatsache geworden. Von sämtlichen 40 Schulen, die ihre Statuten eingereicht, hätte keine einzige um eine Beschleunigung der Bestätigung, eine grössere Anzahl aber gerade um eine Verzögerung derselben gebeten.

Sollte nach allen diesen Hinweisen der Börsen-Comité wider Erwarten doch auf einer Beschleunigung der Bestätigung bestehen, so wolle er, Gerdsey, gerne sich verpflichten, das Statut einer der ersten Sitzungen des Lehrcomités vorzulegen.

In Folge dieses Berichts sah sich die Delegation für die Navigationsschule veranlasst, durch ihren Antrag vom 7. August 1904 beim Börsen-Comité nachzusuchen, die Ausführung der nothwendigen Vorarbeiten unverzüglich veranlassen und vor Allem die Wahl des Verwaltungs-

Comités vornehmen zu wollen und denselben sodann zur Bestätigung vorzustellen. Bei diesem Antrage hatte sich die Delegation hauptsächlich von folgenden Erwägungen leiten lassen :

Bei einem Vergleich der Bestimmungen des Normalstatuts und des vom Börsen-Comité vorgestellten Specialstatuts erweise es sich, dass im Wesentlichen beide Statuten übereinstimmen und das Specialstatut nur einige Abweichungen und Zusätze erhielt. Das Specialstatut sieht vor : die Errichtung einer Repetitionsklasse, die Befreiung der confirmirten lutherischen Schüler vom Religionsunterricht, eine Fahrzeit „mit Gehalt“, die Wahl des Leiters durch den Börsen-Comité, verschiedene Funktionen des Verwaltungs-Comités, die im Normalstatut fehlen, und das Recht, die Schule auf Beschluss der Kaufmannschaft zu schliessen. Das Letzte sei die einzige Abweichung des Specialstatuts vom Normalstatut, die von Belang ist. Doch auch diese Bestimmung sei zur Zeit nebensächlich, da thatsächlich die Schule durch den Allerhöchsten Befehl vom 10. Mai 1904 bereits reorganisirt sei und zwar auf Bitten des Börsen-Comités vor Bestätigung des Statuts und dass daher, selbst wenn bei der Bestätigung des Specialstatuts der § 40, betreffend die Schliessung nicht bestätigt werden sollte, der Börsen-Comité heute in seiner etwaigen Absicht, die Schule wieder zu schliessen, genau denselben Schwierigkeiten begegnen würde, wie nach der Ausführung der zur Thätigkeits-Eröffnung erforderlichen Vorarbeiten. Die Delegation sah demnach einerseits in der Verzögerung der Bestätigung des Specialstatuts keinerlei Hinderniss oder Gefahr für eine durchaus zweckentsprechende und erspriessliche Ausführung der Vorarbeiten und andererseits sei im Reglement vom 6. Mai 1902 die Grundlage für die Vorarbeiten im ausreichendsten Maasse gegeben. Schliesslich betonte die Delegation, dass die konstante und ununterbrochene Fortsetzung des Unterrichtes in der Navigationsschule durchaus nothwendig sei.

Das Gutachten der Delegation wurde am 12. August im Börsen-Comité einer eingehenden Beprüfung unterzogen. Nach längeren Debatten beschloss jedoch die Majorität, den Antrag der Delegation abzulehnen und die weiteren Vorarbeiten für die Eröffnung der Schule bis nach Bestätigung des Statutes einzustellen. Ausschlaggebend für diesen Beschluss dürfte der Hinweis eines der Herrn Glieder des Comités gewesen sein, dass der Börsen-Comité keinerlei Verpflichtung hinsichtlich des Termins der Eröffnung übernommen habe und dass erst die Bestätigung des Specialstatuts mit dem § 40 der Kaufmannschaft das Recht sichern würde, im erforderlichen Falle die Schule zu schliessen.

Dass der Beschluss der Majorität ein durchaus zweckentsprechender gewesen ist, dürfte aus dem Nachstehenden hervorgehen :

Von dem Beschluss des Börsen-Comités, bis zur Bestätigung des vorgestellten Statuts von jeglichen Vorarbeiten, wie demnach auch von



der Wahl der Verwaltungs-Comité-Glieder abzusehen, wurde Herr v. Hübbenet sofort in Kenntniss gesetzt.

Am 18. August berichtete Herr v. Hübbenet, dass ihm der Dirigirende der Lehr-Abtheilung, Wirkl. Staatsrath Albrecht erklärt habe, dass der Wunsch des Börsen-Comités, sein Statut bestätigt zu sehen, kaum vor Ablauf des Jahres 1904 erfüllt werden könnte, dass er aber bereit sei, die Bitte des Börsen-Comités Seiner Kaiserlichen Hoheit dem Oberdirigirenden zur Entscheidung zu unterbreiten.

Am 25. August berichtete Herr v. Hübbenet, dass auf die Unterlegung des Dirigirenden der Lehr-Abtheilung Seine Kaiserliche Hoheit befohlen haben, dem Wunsche des Börsen-Comités thunlichst nachzukommen, dass Seiner Meinung nach jedoch die Eröffnung der Schule nicht in Abhängigkeit vom Zeitpunkte der Bestätigung des Statuts zu setzen sei.

Am 17. September berichtete Herr v. Hübbenet, dass das Statut vom Lehr-Conseil begutachtet worden sei und dem Grossfürsten zur Bestätigung vorgestellt werden soll.

Fast gleichzeitig theilte er mit, dass ihm der Dirigirende der Lehr-Abtheilung jedwede detaillirte Auskunft über die gemachten Abänderungen verweigert, ebenso wie auch späterhin die Aushändigung des bereits bestätigten Statuts.

In Folge dessen telegraphirte der Börsen-Comité dem Wirkl. Staatsrath Albrecht, dass vor Eintreffen des bestätigten Statuts und seiner Kenntnissnahme er nicht in der Lage sein würde, irgend welche Massnahmen zur Eröffnung der Schule zu ergreifen.

Am 28. September erhielt der Börsen-Comité, bei einem Schreiben der Lehr-Abtheilung vom 24. September, das am 18. September von Seiner Kaiserlicher Hoheit dem Ober-Dirigirenden bestätigte Statut der Rigaer Seemannsschule für weite Fahrten. Bei einem Vergleich des bestätigten Statuts mit dem von Börsen-Comité vorgestellten, erwies es sich, dass in dem von dem Lehr-Conseil geprüften Statut nicht nur ohne jegliche vorhergegangene Relation mit dem Börsen-Comité verschiedene wesentliche Abänderungen vollzogen, sondern ihm sogar einige unmittelbar durch das Gesetz vom 6. Mai 1902 (Reglement für die Navigationsschulen) zustehende Rechte genommen worden waren. So z. B. bezeichnet der Art. 28 des Reglements die Qualifikationen, die der Leiter von Schiffahrts-Lehranstalten besitzen muss, wobei er aber bestimmt, dass in den Baltischen Provinzen auch solche Personen zu Leitern ernannt werden können, die den zuerst genannten Bedingungen nicht entsprechen, aber in den Baltischen Provinzen im Laufe von nicht weniger als fünf Jahren höhere Schiffahrtsschulen geleitet haben. Dieser wichtige Zusatz der Bestimmung war gestrichen worden. Der Unterhalt der Schule war nicht, wie es im Entwurf des Statuts stand, der Börsenkaufmannschaft, sondern ganz willkürlich dem Börsen-Comité

übertragen worden. Unter anderen, durch das Reglement gar nicht bedingten Forderungen, war in das Statut die Bestimmung aufgenommen, dass ein jeder Beschluss, der Veranlassung zum Einreichen eines Separatvotums abgegeben, dem Ober-Dirigirenden zur Erwägung vorzustellen sei. Eine derartige Bestimmung gab jedem einzelnen Gliede des Verwaltungs-Comités die Möglichkeit, jeden Beschluss des Verwaltungs-Comités für eine mehr oder minder lange Zeit aufzuhalten und die Thätigkeit desselben lahmzulegen. Vom pädagogischen Standpunkt ganz unzulässig war die im Statute aufgestellte Forderung, dass die Entfernung eines Schülers aus der Lehranstalt nur nach erfolgter Genehmigung des Ober-Dirigirenden erfolgen dürfe. Wenn man sich vorstellt, aus welchen Elementen sich die Schüler einer Navigationschule zusammensetzen, welche strenge Disciplin in einer Seemannsschule herrschen muss, um Ordnung in ihr zu halten, wenn man ferner im Auge behält, dass der Ausschluss aus der Schule eine Strafe ist, die überhaupt nur in den seltensten Fällen, also bei groben Vergehen gegen die Disciplin oder die Moral, angewandt wird, dann aber auch die Strafe sofort, und nicht nach Wochen oder Monaten, dem Vergehen folgen muss, so wird man unbedingt zugeben müssen, dass sich die Lehr-Abtheilung über die Consequenzen ihrer Forderung nicht klar gewesen war.

Im vorgestellten Statut hiess es, dass das Schulgeld beim Eintritt voll eingezahlt werden muss. Im bestätigten Statut war die Einzahlung der ersten Hälfte des Schulgeldes bis zum 1. December, der zweiten Hälfte bis zum 1. März gestundet, das heisst also, sollte einen Monat vor Schluss der Schule eingezahlt werden. Dieser Bestimmung lagen wahrscheinlich Humanitätsgründe zu Grunde. Wenn man aber die menschliche Natur kennt, so wird man ein solches Vorschubleisten der Nichterfüllung obliegender Verbindlichkeiten nicht billigen können. Dieses Sistiren der Zahlung des Schulgeldes bis kurz vor Schluss der Schulzeit war um so weniger am Platz, als dasselbe mit nur 12 Rubel pro Jahr normirt worden ist.

Zu den Obliegenheiten des Verwaltungs-Comités sollte die Beschaffung von Stellen an die Zöglinge der Schule gehören. Die Bestimmung, dass mit Genehmigung des Verwaltungs-Comités die vom Leiter der Schule gegebene Stundenzahl erhöht werden kann, was aus ökonomischen und praktischen Gründen durchaus wünschenswerth erschien, war gestrichen worden. Das dem Verwaltungs-Comité dem Reglement gemäss zustehende Recht, den Religionslehrer zu wählen, war ihm willkürlich genommen worden. Im bestätigten Statut war ferner die Bestimmung, dass der Verwaltungs-Comité verpflichtet sei, seinen Rechenschaftsbericht dem Börsen-Comité vorzustellen, gestrichen worden. Ausserdem enthielt das Statut viele Unklarheiten.



Unter solchen Umständen sah sich der Börsen-Comité leider der Möglichkeit beraubt, die geplante Schule zu eröffnen. Selbstverständlich war es das gute Recht des Lehr-Conseils, das ihm vom Börsen-Comité vorgestellte Statut einer strengen Kritik zu unterziehen und alle nur denkbaren Abänderungen vorzunehmen. Die Lehr-Section hatte aber nicht das Recht ein derartig verändertes Statut, ohne dem Börsen-Comité die Möglichkeit zu geben, Stellung zu dem veränderten Statut zu nehmen, dem Ober-Dirigirenden zur Bestätigung vorzustellen. Andererseits musste es dem Börsen-Comité sehr peinlich sein, nachdem Seine Kaiserliche Hoheit so viele Beweise seines Wohlwollens dem Börsen-Comité gegeben, von der Eröffnung der Schule Abstand zu nehmen. Hatte es der Börsen-Comité doch nur dem Erlauchten Ober-Dirigirenden zu verdanken, dass die Vorlage über die Reorganisation der Schule in den Reichsrath überhaupt eingebracht und von demselben gutgeheissen worden war und dass das Specialstatut des Börsen-Comités, auf dessen Bestätigung der Börsen-Comité so gedrungen hatte, bereits in der ersten Sitzung des eben creirten Lehr-Conseils zum Vortrag gekommen war. Da nun aber die Schule auf Grundlage des gegebenen Statuts nicht unterhalten werden konnte, so erhielt der Kanzlei-Director des Börsen-Comités N. v. Cramer den Auftrag, dem Collegen des Ober-Dirigirenden Geheimrath Ruchlow, der in Abwesenheit des Grossfürsten, der sich in der Krim befand, die Leitung der Haupt-Verwaltung inne hatte, die heikle Sachlage zu unterlegen und den Versuch zu machen, eine Abänderung des bereits vom Ober-Dirigirenden bestätigten Statuts herbeizuführen. Dabei musste sich der Börsen-Comité natürlich sagen, dass selbst ein Erfolg dieses Gesuches dem Börsen-Comité nicht die Möglichkeit geben würde, die Schule noch im laufenden Jahr zu eröffnen, da der 1. October als Termin des Beginnes des Schuljahres bestimmt war und da, wenn der Leiter der Navigationsschule es auch für möglich hielt den Termin bis auf den 1. November hinauszuschieben, man nicht hoffen durfte, die Bestätigung des vorgestellten Statuts in der gewünschten Form, im Widerspruch zum Gutachten des Lehr-Conseils, im Laufe von 10—14 Tagen zu erlangen, umsomehr, als der Erlauchte Ober-Dirigirende abwesend war. Dass es trotzdem gelungen ist, das gewünschte Statut zu erhalten und die Seemannsschule am 2. November 1904 zu eröffnen, verdankt der Börsen-Comité einzig und allein dem gnädigen Wohlwollen Seiner Kaiserlichen Hoheit des Grossfürsten Alexander Michailowitsch und dem vom Kanzleigeiste freien Vorgehen seines Collegen, des Geheimraths Ruchlow.

Nachdem der Letztere am 9. October den Kanzlei-Director empfangen und sich über die Sachlage hatte berichten lassen, erfolgte den 11. October eine mehr als zwei Stunden dauernde Revision des bestätigten Statuts durch Geheimrath Ruchlow in Gegenwart des

Dirigirenden der Lehr-Abtheilung Wirkl. Staatsrath Albrecht, des Inspectors der Navigationsschulen Obrist Dantschisch und des Kanzellei-Directors des Börsen-Comités Staatsraths N. v. Cramer. Das Resultat der sehr lebhaften Debatte war die Zurücknahme des bestätigten Statuts, die Annahme sämmtlicher vom Börsen-Comité vorgeschlagenen Abänderungen des bestätigten Statuts, die Genehmigung der Vorstellung des bisherigen Leiters der Schule Bruhns zur weiteren Anstellung als Leiter, das Versprechen seiner Bestätigung im Amte, die Genehmigung zur gleichzeitigen Eröffnung aller drei Klassen und die Genehmigung zur sofortigen Vornahme aller Massnahmen zur Eröffnung der Schule, unabhängig von der Bestätigung der Glieder des Verwaltungs-Comités und der Abdelegirung von Vertretern der Hauptverwaltung in das Comité.

Die erfolgten neuen Abänderungen des Statutes waren folgende:

Die in dem, dem Börsen-Comité zugestellten Statut enthaltenen einschränkenden Bestimmungen betreffend die Wahl des Leiters der Schule (§ 30) wurden aufgehoben, ebenso ist der Hinweis in Wegfall gekommen, dass die im activen Dienste stehenden Chargen der Flotte, unter Belassung in ihren Stellungen, zu Leitern der Schule ernannt werden können.

Die Bestimmung, dass die Separatvota der Minorität im Verwaltungs-Comité binnen 7 Tagen im Original dem Oberdirigirenden zur Erwägung vorzustellen wären (Anmerkung zu § 25), wurde fallengelassen und durch eine Anmerkung ersetzt, wie sie sich im Statut der Kommerzschnle befindet (Art. 27), d. h. dass eine Vorstellung der abweichenden Meinung der Minorität nur dann erfolgt, wenn der Beschluss des Börsen-Comités der Bestätigung seitens des Oberdirigirenden bedarf.

Die von der Lehrabtheilung in Aussicht genommene Sistirung der Zahlung des Schulgeldes (§ 14) wurde gestrichen, ebenso wie die Forderung, dass die Geschäftsführung im Verwaltungs-Comité einem der Glieder desselben oder des pädagogischen Conseils obliegen soll (§ 27). Die Geschäftsführung kann, wie es der Börsen-Comité wünschte, einem besonderen Secretär übertragen werden.

Die Bestimmung, dass der Leiter der Schule nur 12 Stunden geben darf (§ 34), wurde aus dem Statut gestrichen.

Das Recht der Wahl des Religionslehrers wurde dem Verwaltungs-Comité wieder zugestanden (§ 36).

Die Forderung, dass die Beschlüsse des pädagogischen Conseils über Ausschlössung von Schülern vor ihrer Ausführung der Bestätigung des Oberdirigirenden bedürfen, wurde (nach langem Widerspruch) fallengelassen (§ 41 Pkt. 6) und durch die Bestimmung ersetzt, dass die Beschlüsse über Ausschlössung zur Kenntniss der Lehrabtheilung zu bringen sind.



Zurechtgestellt wurde, dass die Schule nicht auf Kosten des Börsen-Comités, sondern aus den Mitteln der Kaufmannschaft erhalten wird.

Auf die Forderung, dass die Regeln über die Rechnungsführung und Rechnungsablegung durch den Oberdirigirenden bestätigt werden, wurde verzichtet (§ 51) und ferner wurde anerkannt, dass der Bericht des Verwaltungs-Comités über seine Thätigkeit in erster Reihe dem Börsen-Comité vorzustellen ist (§ 52) und sodann erst allen anderen Institutionen und Personen, die etwa bei dem Unterhalt mitgewirkt haben.

Auf eine Abänderung des § 50 musste der Kanzleidirector verzichten, da gemäss § 8 des Reglements für Schifffahrts-Lehranstalten die Schulgelder in der That ausschliesslich für ausseretatmässige Bedürfnisse verwandt werden sollen. Ebenso gab der Kanzleidirector, gemäss hm vom Präses der Delegation für die Navigationsschule ertheilter Instruction, seine Zustimmung zu der im § 53 aufgenommenen Bestimmung, gemäss welcher im Falle der Schliessung der Schule sämmtliches bewegliche Vermögen und das Inventar der Schule zur Verfügung der Hauptverwaltung gestellt werden soll.

Nach Schluss der Berathung ersuchte Geheimrath Ruchlow um Zurückgabe des bestätigten Statuts, wobei er die baldige Zustellung eines neuen Statuts gemäss den erfolgten Vereinbarungen in Aussicht stellte.

Der schriftliche Bericht des Kanzlei-Directors N. v. Cramer vom 13. October lag dem Börsen-Comité am 14. October vor. Auf Grundlage desselben beschloss der Börsen-Comité, nachdem der Präses Namens des Börsen-Comités dem Kanzlei-Director für seine erfolgreichen Bemühungen gedankt, die neue Seemannsschule für weite Fahrten zu eröffnen und den noch zu wählenden Verwaltungs-Comité mit der Wahrnehmung des Erforderlichen zu betrauen. In derselben Sitzung vom 14. October wurden dann in den Verwaltungs-Comité gewählt: als Präses: Herr Aeltester M. Pannewitz; als Glieder die Herren James Siering, W. O. v. Sengbusch und Aeltester A. Augsburg; als Substitute die Herren: H. Vockrodt, W. Meslin und Alfred Braun. Zum Vorsteher der Schule wurde der bisherige langjährige Leiter der Navigationsschule A. W. Bruhns gewählt.

Die Eröffnung der Schule fand am 2. November ohne jegliche besondere Feier statt. An demselben Tage richtete der Börsen-Comité folgendes Telegramm an den in der Krim weilenden Erlauchten Ober-Dirigirenden:

„Der Rigaer Börsen-Comité, in dem Bewusstsein, dass nur dank dem wohlwollenden Verhalten Ew. Kaiserlichen Hoheit der Wunsch der Rigaer Börsenkaufmannschaft seine fast 60 Jahre bestandene Navigationsschule auch für die Zukunft erhalten zu sehen, sich erfüllt hat, wagt es zur Kenntniss Ew. Kaiserlichen Hoheit zu bringen, dass am heutigen Tage in

sämmtlichen drei Klassen der auf Grundlage des neuen Gesetzes für die Seemannsschulen weiter Fahrten reorganisirten Rigaer Schule die Lehrstunden begonnen haben. Der Börsen-Comité wird mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln bemüht sein, dahin zu wirken, dass die neu eröffnete Lehranstalt nur gut geschulte und für die Handelsschiffahrt brauchbare Seeleute entlassen soll.“

Am folgenden Tage erhielt der Präses des Börsen-Comités General-Consul Lübeck folgendes Antwort-Telegramm aus Ai-Todor:

„Bin dem Rigaer Börsen-Comité sehr dankbar für seine Mittheilung über den Beginn des Unterrichts. Ich zweifle nicht, dass unter seiner Leitung die Schule ausgezeichnete Seeleute der Handelsschiffahrt entlassen wird.  
Alexander.

Das gemäss den erfolgten Vereinbarungen umredigirte Statut erhielt der Börsen-Comité ebenfalls am 2. November bei einem an den Kanzleileitenden v. Cramer gerichteten Schreiben des Dirigirenden der Lehr-Abtheilung Wirkl. Staatsrath Albrecht vom 27. October 1904 № 3569. Das Statut in deutscher Uebersetzung ist als Beilage diesem Jahresbericht beigelegt.

Die Bestätigung des Verwaltungs-Comités im gewählten Bestande erfolgte durch das Schreiben der Lehr-Abtheilung vom 23. December 1904 № 4259.

### 15. Gründung einer Schiffsmechanikerschule.

Wie hierüber bereits im Jahresberichte für das vorhergegangene Jahr (Jahrg. XXXI. Seite 141—151) referirt, stellte die Lehrsection der Abtheilung für Handelsschiffahrt am 12. August 1903 sub Nr. 4156 auf Befehl Sr. Kaiserlichen Hoheit des Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt an den Rigaer Börsen-Comité die Anfrage, ob derselbe nicht geneigt wäre, die Initiative zur Heranbildung des erforderlichen Kontingents von Schiffsmechanikern durch Gründung einer entsprechenden Lehranstalt zu ergreifen.

Nachdem die Rigaer Börsenkaufmannschaft auf Antrag des Börsen-Comités und in Anerkennung der von demselben dargelegten Motive auf der Generalversammlung vom 23. December 1903 beschlossen hatte, auf Grund des Gesetzes vom 10. Juni 1903 (Sammlung der Gesetze und Regierungsverordnungen pro 1903 Nr. 86, Art. 986) aus den Mitteln der Rigaer Kaufmannschaft eine Schiffsmechanikerschule in Riga unter der Voraussetzung zu gründen, dass das vom Börsen-Comité noch auszuarbeitende Statut für diese Schule bestätigt wird, theilte der Börsen-Comité solches mittels Schreibens dd. 5. Januar 1904 sub Nr. 15 der Lehrsection der Abtheilung für Handelsschiffahrt mit. Am 12. Februar 1904 machte die Delegation für die Navigationsschule den Börsen-Comité auf folgende Umstände aufmerksam.



In der im December des vorigen Jahres ausgearbeiteten Vorlage des Börsen-Comités für die Generalversammlung der Börsenkaufmannschaft war unter anderem darauf hingewiesen worden, dass nähere Bestimmungen für Mechanikerschulen noch nicht erlassen, das Lehrprogramm dieser Schulen und ihr Etat noch nicht festgestellt seien. In Folge dessen hatte dem Börsen-Comité bei der Erörterung der Frage der Schaffung einer Schiffsmechanikerschule als Grundlage eine vom Ingenieur Kohlhasse gemachte Aufstellung gedient, gemäss welcher die Gründung einer Schiffsmechanikerschule, wie sie der Börsen-Comité wünscht, eine einmalige Ausgabe im Betrage von 5000 Rbl. und einen jährlichen Aufwand von ca. 10,700 Rbl. erfordern würde. In der Folge ist jedoch von der Lehrabtheilung der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen ein Normalstatut ausgearbeitet worden. Wenngleich dieses Normalstatut nur ein Entwurf ist, der zuerst im Conseil für Handelsschiffahrt unter Theilnahme von Vertretern der Kaufmannschaften und Rhedereien begutachtet und sodann noch im Reichsrathe beprüft werden wird, so kann doch schon jetzt konstatirt werden, dass die in Aussicht genommenen dreiklassigen und zweiklassigen Schiffsmechanikerschulen mit ihrem umfangreichen Programm und ihrem hohen Etat weder den Anschauungen des Börsen-Comités, noch seinen für den Unterhalt dieser Schule zur Verfügung stehenden Mitteln entsprechen würden. Aus dem Statutenentwurf, dem beigefügten Memorial und der Etatliste ist zu ersehen, dass das Lehrprogramm ein weit höheres ist, als das Lehrprogramm der Schiffsmechaniker-Lehranstalten in Deutschland und England, dass die Lehrabtheilung, in der Voraussetzung, dass das Kontingent der Schüler aus jungen Leuten bestehen wird, die wenig oder garnicht mit der Bedienung der Maschine vertraut sind, die Errichtung besonderer Werkstätten bei den Schiffsmechanikerschulen im Auge hat, und dass die Errichtung dieser Werkstätten, sowie der Unterhalt der Schulen einen sehr grossen Aufwand an Geldmitteln erfordern würde. Die dreiklassigen Schulen würden eine einmalige Ausgabe von 50,000 Rbl. und jährliche Unterhaltungskosten im Betrage von 28,600 Rbl. erfordern. Die zweiklassigen eine einmalige Ausgabe im Betrage von 46,200 Rbl. und jährliche Unterhaltungskosten im Betrage von ca. 20,900 Rbl.

In dem oben erwähnten Statutenentwurfe sind jedoch ausser den Mechanikerschulen noch Kurse für Mechaniker und Maschinisten der Handelsflotte vorgesehen, deren Schaffung den örtlichen Interessen und bestehenden Absichten wohl mehr entsprechen dürfte.

Das dem Statutenentwurf beigefügte Memorial der Lehrsektion enthält den Hinweis darauf, dass gegenwärtig die Maschinen auf der Handelsflotte von Personen bedient werden, die mit dem Maschinenwesen zwar praktisch gut bekannt sind, jedoch keine theoretische Vorbildung besitzen und es daher wünschenswerth erscheint, ihnen die

Möglichkeit zu geben, eine theoretische Bildung zu erlangen. In Anbetracht dessen sollen zur Ausbildung von Technikern zur Leitung der Schiffsmaschinen, ausser den Schulen, auch Kurse zur Ausbildung von Schlossern, Schmieden u. s. w. zu Schiffsmechanikern eröffnet werden, wobei der Rahmen des Unterrichts in den Kursen zu verengern und daher für die Kurse weder eine Anzahl Lehrjahre, noch besondere Programme zu bestimmen, sondern vielmehr in jedem einzelnen Falle bei der Eröffnung der Kurse zu bestätigen wären.

Es wird im erwähnten Memorial ferner hervorgehoben, dass die Praxis als Schlosser auf einer Fabrik oft mehr Werth habe als die Praxis in einer Lehrwerkstätte einer Schule.

Gemäss § 2 des Statutenentwurfs gehören die Kurse für Mechaniker und Maschinisten der Handelsflotte zu den Navigations-Lehranstalten.

§ 4 besagt, dass die Navigations-Lehranstalten für das mechanische Fach entweder selbstständig oder in Vereinigung mit Navigationsanstalten für das Schiffsführerfach gegründet werden können.

§ 6 des Statuts bestimmt, dass die Einrichtung, die Verwaltungs-Ordnung, der Umfang des Unterrichts und die Ertheilung der Unterrichtsstunden für eine jede Lehranstalt durch besondere Bestimmungen des Statuts unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zu entwerfen sind.

§ 10 bestimmt, dass die Kurse für Mechaniker und Maschinisten die Unterrichtsgegenstände in den mechanischen Schulen in den Grenzen des vollen Kursus oder eines Theiles desselben zu umfassen haben und dass sie ausschliesslich für Personen bestimmt sind, die bereits praktisch mit den Arbeiten an Schiffsmechanismen bekannt sind.

§ 19 besagt, dass die Auswahl der in den Kursen zu lehrenden Gegenstände und die Bestimmung der Dauer und des Umfanges des Unterrichts, gleichwie der Grad der Vorbildung der in die Kurse eintretenden Personen von der Hauptverwaltung der Handelsschifffahrt bestimmt werden.

§ 28 besagt, dass die Vorsteher derartiger Anstalten auch Personen sein können, die das Recht haben, Vorsteher von Schulen für weite Fahrten zu sein.

Ein unmittelbarer Hinweis darauf, dass den Personen, die den Kursus beendet, die Rechte von Personen zuerkannt werden, welche dreiklassige mechanische Schulen beendet haben, fehlt zwar, ebenso wie der Hinweis auf das Recht im Falle bestandener Prüfung das Diplom eines Schiffsmechanikers I. Kategorie zu erhalten.

Da in dem Memorial jedoch betont wird, welch grossen Werth die praktische Vorbildung hat, und dass es für die Schlussexamina gleich-



giltig sei, wo die verlangten Kenntnisse erworben sind, und da ferner die Kurse gemäss § 2 zu den Lehranstalten gezählt werden, so darf die Annahme nicht von der Hand gewiesen werden, dass die Besucher der Kurse in Folge ihrer grösseren praktischen Vorbildung den theoretisch gebildeten Schülern der mechanischen Schulen gleichgestellt werden sollen. Natürlich würde es erforderlich sein, Allem zuvor sich hierüber genügend Klarheit zu verschaffen, ehe man zur Frage der Schaffung von Kursen Stellung nehme. Der praktische Werth der Errichtung von Kursen zur Heranbildung von Mechanikern der Handelsflotte, anstatt der Gründung einer Mechanikerschule, würde liegen:

1) in einer grösseren Ersparniss bei der Errichtung dieser ersteren Lehranstalt, indem es nicht erforderlich wäre, eine besondere Werkstatt einzurichten, deren Einrichtung gegen 46,000 Rbl. kosten würde;

2) in dem Umstande, dass die Kurse von jungen Leuten besucht werden würden, die bereits eine erforderliche Praxis besässen und die nöthige Reife für ihren Beruf erlangt hätten, was bei den Schülern der Mechanikerschule nicht der Fall sein würde;

3) in der Möglichkeit, bei der Zusammenstellung des Lehrkursus die Anforderungen der Industrie mehr berücksichtigen zu können, als es bei dem bereits festgesetzten Lehrplan für die Mechaniker sein dürfte, und

4) in den geringeren Unterhaltungskosten.

Die Delegation beantragte daher beim Börsen-Comité, es möge ihr der Auftrag ertheilt werden, unter Hinzuziehung geeigneter Personen, an die Ausarbeitung eines Lehrplanes zur Eröffnung von Kursen für Mechaniker und Maschinisten zu schreiten, ohne dass der Börsen-Comité schon zur Zeit Stellung zu der Frage der Gründung einer Schiffsmechaniker-Lehranstalt von einem bestimmten Typus nimmt.

Der Antrag der Delegation unterlag am 15. Febr. der Beprüfung des Börsen-Comités. Sämmtliche Glieder des Comités waren darüber einig, dass der von der Lehrsection ausgearbeitete Entwurf als in jeder Beziehung ungeeignet erscheint, den erforderlichen Typus von Schiffsmechanikerschulen zu schaffen, indem es nicht dem praktisch vorgebildeten Schlosser, Maschinisten und Handwerker die erforderlichen höheren theoretischen Kenntnisse geben, sondern aus Knaben auf dem Wege theoretischer Bildung Schiffsmechaniker schaffen will.

Auf Antrag des Herrn Consul Fenger wurde schliesslich beschlossen, die Delegation für die Navigationsschule zu beauftragen, unter Hinzuziehung der erforderlichen Sachverständigen an die Ausarbeitung eines den örtlichen Bedürfnissen und thatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Entwurfes zur Gründung einer Schiffsmechanikerschule zu gehen, wobei die Delegation bei der Feststellung des Typus dieser Schiffsmechanikerschule, ihres Programmes etc. sich nicht von den

Bestimmungen und Hinweisungen des vorliegenden Entwurfes der Lehrsection, sondern einzig und allein von den am Orte bestehenden Bedürfnissen und Mitteln zu leiten lassen hätte.

Die Delegation übertrug ihrerseits die umfangreichen Vorarbeiten einer besonderen Commission, bestehend aus dem Kanzlei-Director v. Cramer, dem Ingenieur Fleischer, dem Ingenieur Kohlhase und dem Navigationslehrer Bruhns, die ihrerseits den Professor der angewandten Mechanik am Rigaschen Polytechnikum, Ch. Clark, zu den Berathungen hinzuzog. Es fanden im Laufe des Herbstes mehrere Sitzungen statt, doch sind die Arbeiten dieser Commission noch nicht zum Abschluss gelangt.

### 16. Die Schiffercasse.

Die Schiffercasse unterstützte im abgelaufenen Jahre 9 Wittwen mit zusammen 846 Rbl.

Der Capitalbestand belief sich ult. December 1904 auf 25,956 Rbl. — Kop.

### 17. Die Seemannscasse.

Die Seemannscasse hat im verflossenen Jahre 78 Personen unterstützt und zu dem Behuf 2937 Rbl. verausgabt.

Der Capitalbestand belief sich ult. December 1904 auf 46,095 Rbl. 67 Kop.

### 18. Seemannshaus.

#### a. Frequenz.

Vom Januar bis ult. December 1904 waren im zeitweiligen Logis im Seemannshause und zwar der Nationalität nach:

|                           |     |      |
|---------------------------|-----|------|
| Inländer . . . . .        | 733 | Mann |
| Deutsche . . . . .        | 52  | „    |
| Schweden . . . . .        | 20  | „    |
| Engländer . . . . .       | 10  | „    |
| Norweger . . . . .        | 5   | „    |
| Oesterreicher . . . . .   | 3   | „    |
| Nord-Amerikaner . . . . . | 2   | „    |
| Franzosen . . . . .       | 2   | „    |
| Holländer . . . . .       | 2   | „    |
| Belgier . . . . .         | 1   | „    |
| Brasilianer . . . . .     | 1   | „    |

---

831 Mann (gegen 941 im Vorj.)

---



Im Logis waren :

|               |             |                  |
|---------------|-------------|------------------|
| im Januar . . | 58 Mann . . | 984 Logistage    |
| „ Februar . . | 49 „ . .    | 1149 „           |
| „ März . .    | 77 „ . .    | 1033 „           |
| „ April . .   | 115 „ . .   | 960 „            |
| „ Mai . .     | 116 „ . .   | 1033 „           |
| „ Juni . .    | 98 „ . .    | 859 „            |
| „ Juli . .    | 105 „ . .   | 739 „            |
| „ August . .  | 105 „ . .   | 740 „            |
| „ September . | 108 „ . .   | 659 „            |
| „ October . . | 129 „ . .   | 778 „            |
| „ November .  | 98 „ . .    | 1060 „           |
| „ December .  | 54 „ . .    | 839 „            |
| 1112 Mann     |             | 10,833 Logistage |

(gegen 1248 resp. 11,086 im Vorjahre).

Invalide Seeleute wurden für Rechnung des Hauses verpflegt :

|                       |        |
|-----------------------|--------|
| Capitaine . . . . .   | 3 Mann |
| Steuerleute . . . . . | 1 „    |
| Lootsen . . . . .     | 1 „    |
| Matrosen . . . . .    | 9 „    |

14 Mann (gegen 14 im Vorj.)

#### b. Wladimir-Maria-Stiftung.

Aus dem Capital der Wladimir-Maria-Stiftung sind im verflossenen Jahre 4 Schiffer fortlaufend unterstützt worden. Verausgabt wurden in Summa 325 Rbl. Das Capital betrug ultimo December 1904 12,225 Rbl. 70 Kop.

### 19. Verpflegung kranker Seeleute.

Im Laufe des Jahres 1904 sind für Rechnung der Seehospital-Casse 177 Seeleute mit 2782 Krankentagen (gegen 117 resp. 2652 im Vorjahre) im Stadt-Krankenhaus, in der Reimerschen Augenheilanstalt und ambulatorisch verpflegt worden und zwar :

|                |          |
|----------------|----------|
| Inländer . . . | 152 Mann |
| Engländer . .  | 8 „      |
| Deutsche . . . | 10 „     |
| Skandinavier . | 2 „      |
| Dänen . . .    | 4 „      |
| Franzosen . .  | 1 „      |

Zusammen 177 Mann

Gezahlt wurde für dieselben 2878 Rbl. 59 Kop., einschliesslich der ambulatorischen Behandlung = 237 Consultationen à 30 K., wovon die Schiffs-Correspondenten, Rheder und die gegens. Unfallversicherungs-Gesellschaft einen Theil vergüteten, so dass der Seehospital-Casse nur 1415 Rbl. 13 Kop. zur Last fielen.

## 20. Das Schwimmdock.

1) Am 7. Juli ersuchte der Börsen-Comité den Chef des Rigaschen Hafens veranlassen zu wollen, dass auf den Dockmeister des Rigaschen Schwimmdocks das am 25. März 1904 Allerhöchst bestätigte Verzeichniss der Beamten bei der Hauptverwaltung der Handelsschiffahrt angewandt werde, damit der Dockmeister Eduard Heinrichs Sohn Jürgensohn im Falle der Einberufung der Reserve des Rigaschen Kreises nicht zum Dienst herangezogen werde.

Zu gleicher Zeit wies der Börsen-Comité darauf hin, dass mit dem Rigaschen Schwimmdock nicht nur Handelsschiffe, sondern auch Schiffe der Flotte, der Festung, der Haupt-Verwaltung der Häfen u. s. w. gehoben werden und dass ein Vertreter für den Dockmeister, der Erfahrung und Special-Kenntnisse haben muss, schwer zu beschaffen sei.

Nachdem der Börsen-Comité im Schreiben v. 9. Juli noch weitere Auskünfte, welche über den Dockmeister verlangt wurden, gegeben hatte, erwiederte der Hafenchef am 28. August 1904 sub № 2439 wie folgt:

„Die Abtheilung der Handelsschiffahrt hat mittels Schreibens vom 25. August c. sub № 3682 mich benachrichtigt, dass das von mir vorgestellte Gesuch des Börsen-Comités um Befreiung des Dockmeisters des Rigaschen Schwimmdocks, Jürgensohn, von der Einberufung zum activen Dienst im Falle der Mobilisirung der Reservemannschaften des Rigaschen Kreises, von dem Erlauchten Oberdirigirenden befürwortend dem Kriegsminister durch ein Schreiben mitgetheilt worden ist.

Gegenwärtig hat General-Lieutenant Sacharow Seiner Kaiserlichen Hoheit mitgetheilt, dass zur Zeit für die Actionen im fernen Osten den Rigaschen Kreis, zu welchem der Dockmeister Jürgensohn gehört, zu mobilisiren nicht beabsichtigt wird, weshalb auch keine Nothwendigkeit vorliege, die genannte Person, welche zur Reserve der Untermilitairs der Festungsartillerie gehört, von der Einberufung zu befreien.“

Hierauf antwortete der Börsen-Comité am 4. September, dass augenscheinlich ein Missverständniss vorliege, da der Börsen-Comité garnicht um die Befreiung des Dockmeisters Jürgensohn von der Einberufung im Falle der Mobilisirung der Reservemannschaften nachsuchte, sondern darum bat, sein Gesuch zu unterstützen, dass das Amt des Dockmeisters in das Verzeichniss der Amtspersonen aufgenommen werde, welche von der Einberufung im Falle der Mobilisation befreit sind.



Unter Hinweis auf dieses Missverständniss, erneuerte der Börsen-Comité sein Gesuch, worauf ihm im Schreiben des Hafenchefs vom 7. December die Antwort zuging:

Der Hafenchef sei von der Abtheilung für Handelsschiffahrt aufgefordert worden, dem Börsen-Comité mitzutheilen, dass die Anregung der Frage, den Dockmeister des Rigaschen Schwimmdocks von der Einberufung zum Militärdienst zu befreien, nicht angebracht erscheine, da der Dockmeister nicht eine etatmässige Stelle der Hauptverwaltung bekleide, sondern im Dienste eines Privat-Unternehmens stehe.

2) Am 18. August sub № 2374 ging dem Börsen-Comité folgendes Schreiben des Hafenchefs zu:

„Seine Kaiserliche Hoheit der Oberdirigirende der Handelsschiffahrt und Häfen hat zu genehmigen geruht, dass alle schwimmenden Mittel der Oberverwaltung mit dem Reichswappen, sammt der dem Ressort zugeeigneten Armatur, versehen und diese Wappen am Steuer der Fahrzeuge angebracht werden. Hiervon hat die Abtheilung für Handels-häfen mittels Vorschrift sub № 3142 mich in Kenntniss gesetzt.

In Folge dessen beehre ich mich, dem Börsen-Comité mitzutheilen, dass in der mir anvertrauten Verwaltung sich zwei grosse, in Bronze ausgeführte, ciselirte, versilberte Wappen (von 24 Zoll Grösse) im Werthe von 50 Rbl. per Stück befinden, welche der Börsen-Comité für das Schwimmdock zu empfangen hat, gegen Zahlung des Kostenpreises derselben.“

Der Börsen-Comité hat hierauf die erwähnten Wappen für den Preis von 50 Rbl. per Stück angekauft.

3) Das Rigaer Schwimmdock wurde im Jahre 1904 von 59 Fahrzeugen benutzt. Von diesen waren 52 inländische und 7 ausländische.

Dass grösste Schiff, der Dampfer „Zaandam“, hatte einen Inhalt von 1381 reg. tons brutto.

Es wurden gedockt:

10 Seedampfer mit 7035 reg. tons br.

4 Seebagger mit 3028 reg. tons br.

27 Segler mit 9653 reg. tons br.

5 Eisbrecher.

6 kleine Dampfer

7 Prähme.

Wegen erlittener Havarie wurden gehoben 7 Fahrzeuge

„ Reparaturen „ „ 22 „

„ Besichtigung und zum Anstrich „ 30 „

Der grössere Docktheil war an 123 Tagen besetzt

an 242 „ unbesetzt

Der kleinere Docktheil war an 127 „ besetzt

an 238 „ unbesetzt

Beide Docktheile wurden mit einander zusammen verbunden für 4 Schiffe benutzt.

Die Einnahmen des Schwimmdocks im Jahre 1904 betrugen :

|                                |                 |                 |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|
| von gedockten Fahrzeugen . . . | 12,844 R. 49 K. |                 |
| „ Miethen für Schuppen und     |                 |                 |
| Arbeiterwohnungen . . . .      | 572 „ — „       |                 |
| für Kohlen . . . . .           | 10 „ 20 „       | 13,426 R. 69 K. |

Die Ausgaben betrugen:

|                                    |               |                |
|------------------------------------|---------------|----------------|
| Gagen und Löhne . . . . .          | 4,518 R. 2 K. |                |
| Betriebsmaterial . . . . .         | 180 „ 23 „    |                |
| Inventar-Unterhaltungskosten . . . | 371 „ 65 „    |                |
| Diverse Unkosten . . . . .         | 818 „ 96 „    |                |
| Gebäude-Reparaturen . . . . .      | 693 „ 12 „    | 6,581 R. 98 K. |

Hiernach beträgt der Ueberschuss der Einnahmen über

die Ausgaben . . . . . 6,844 R. 71 K.

## 21. Rigaer Patent-Slip-Dock.

Das Patent-Slip-Dock wurde im Jahre 1904 von 23 Schiffen mit 3340 Lasten, darunter 9 Dampfer mit 815 Pferdestärken (gegen 18 Schiffe mit 1848 Lasten im Vorjahre) benutzt.

## 22. Bolderaa-Maschinenfabrik.

Die Bolderaa-Maschinenfabrik ist im Jahre 1904 durch diverse Reparaturen an den Dampfern und Baggern des Börsen-Comités und den Dampfern der Rigaer Dampfschiffahrts-Gesellschaft, sowie mit anderen Arbeiten recht gut beschäftigt gewesen.

## 23. Compass-Regulirungs-Station.

Im Jahre 1904 sind auf 14 Dampfern die Compassen regulirt worden, und zwar alle am Schwingpfahl im Winterhafen.

## 24. Beobachtungen an den Registrir-Pegeln in Riga und Ustj - Dwinsk.

Die Limnigraphen (selbstregistrirende Pegel) in Riga bei der Eisenbahnbrücke und in Ustj-Dwinsk bei der Station Hafendamm standen unter der Obhut des Hafenbau-Ingenieurs. Der um 1 Uhr mittags verzeichnete, der höchste und der niedrigste Wasserstand eines jeden Tages



wird in der „Rigaschen Industrie-Zeitung“ veröffentlicht. Für die einzelnen Monate ergeben sich aus den Beobachtungen folgende Daten in Fuss über dem Nullpunkte des Pegels an der Karlsschleuse:

|              | Höchster Wasserstand |             | Niedrigster Wasserstand |             | Mittlere Wasserstand<br>um 1 Uhr mittags |             |
|--------------|----------------------|-------------|-------------------------|-------------|------------------------------------------|-------------|
|              | Riga                 | Ustj-Dwinsk | Riga                    | Ustj-Dwinsk | Riga                                     | Ustj-Dwinsk |
| Januar . .   | 7,4                  | 7,4         | 3,0                     | 2,9         | 4,2                                      | 4,2         |
| Februar .    | 5,7                  | 5,4         | 3,0                     | 2,9         | 4,0                                      | 2,9         |
| März . . .   | 8,7                  | 5,1         | 2,6                     | 2,2         | 4,1                                      | 3,9         |
| April . . .  | 8,5                  | 5,6         | 4,7                     | 3,6         | 6,1                                      | 3,6         |
| Mai . . . .  | 6,7                  | 6,2         | 4,1                     | 3,7         | 4,9                                      | 4,4         |
| Juni . . . . | 6,6                  | 6,5         | 3,7                     | 3,7         | 5,4                                      | 4,7         |
| Juli . . . . | 7,7                  | 7,6         | 4,2                     | 4,3         | 5,4                                      | 5,2         |
| August . .   | 7,0                  | 7,0         | 4,3                     | 4,3         | 5,5                                      | 5,5         |
| September    | 5,9                  | 5,8         | 3,2                     | 3,3         | 4,3                                      | 4,4         |
| October . .  | 7,8                  | 7,5         | 3,4                     | 3,4         | 4,9                                      | 4,9         |
| November     | 8,2                  | 7,9         | 4,2                     | 4,0         | 5,6                                      | 5,1         |
| December     | —                    | 9,4         | 2,9                     | 2,5         | 5,8                                      | 5,6         |

## 25. Eisgangsbeobachtungen.

In der Mitte des November 1903 bildete sich sehr viel Treibeis auf der Düna, das sich oberhalb der Pontonbrücke festsetzte und so stark auf dieselbe drückte, dass am 16. November mehrere Pontonpaare auf der Stadtseite des Stromes ausgefahren werden mussten. Am 20. November konnte die Brücke dem Verkehr zwar wieder übergeben werden, nachdem mit Hilfe von kleinen Dampfern die Eismassen entfernt waren, doch dauerte das etwas schwächer gewordene Eistreiben noch fort, bis strenger Frost am 1. December die Massen zum Stehen brachte. Der Hafen unterhalb von der Brücke wurde für den Schiffsverkehr durch die Eisbrecher offen gehalten, bis im Februar das Eis in der See der Navigation ein Ende machte.

In der zweiten Hälfte des Januar 1904 hatte sich im Rigaschen Meerbusen Eis gebildet, das bei ruhigem Wetter grosse Wasserflächen bedeckte und am 26. Januar den Schiffen Hindernisse zu machen anfang. Am 11. Februar kam die Nachricht nach Riga, dass die Passage bei Domesnäs auch für Dampfer gesperrt sei und der mit dem Libauer „Ledokol II“ von Riga ausgegangene Dampfer „Anna“ blieb im Eise des Meerbusens stecken. Beide Schiffe wurden am 16. Januar von dem zur Hilfe aus Reval hergesandten „Jermak“ aus ihrer gefährlichen Lage befreit, worauf derselbe auch noch den bei der Dünamündung liegenden

Dampfer „Micbail“ durch das Eis aus dem Rigaschen Meerbusen hinausführte. Vom 17. Februar bis zum 25. März war der Seeweg nach Riga durch das Eis gesperrt. An diesem Tage gelang es dem von Bolderaa nach Domesnäs gesandten Eisbrecher „Hercules“ den dort schon seit einigen Tagen wartenden Schiffen den Weg zu öffnen, welche am Tage darauf im Rigaschen Hafen eintrafen.

Nachdem das Eis am 6. März von der Küste bei der Strommündung abgetrieben war, konnten die Eisungsarbeiten im Hafen begonnen werden. Am 13. März kamen die Eisbrecherschiffe durch die schwache Eisdecke ohne jede Schwierigkeit von Bolderaa bis zur Stadt herauf. Die gelösten Eismassen trieben in den nächsten Tagen langsam ab, so dass der Strom bis zur Pontonbrücke eisfrei wurde. Diese musste am 25. März fortgeführt werden. An den nächsten Tagen wurde die Eisfläche auch oberhalb der Eisenbahnbrücke bis zum oberen Ende vom Swirgsdenholm hinauf von kleinen Dampfern gebrochen, die aber das Eis auf den breiten und flachen Sandbänken am unteren Ende des Hasenholmes nicht lösen konnten.

Am 27. März traten die ersten Eisbewegungen in der Trockenen Düna bei Dahlen und im linken Dünaarm zwischen dem Hasenholm und Lutzauholm ein. Der Eisgang fing aber erst am Morgen des nächsten Tages an, als das Eis in der Hauptdüna bei Dahlen sich in Bewegung setzte. Da der Wasserstand sich mit dem Eise aber gleich wieder senkte, so setzten sich die Schollen an mehreren Stellen im Strombett fest und schoben sich hoch auf. Die oberste Stauung trat neben dem Muischenholm ein, die zweite neben dem Swirgsdenholm und die dritte neben dem unteren Ende des Hasenholmes, wo die Eisschollen sich fast bis zur Höhe der eisernen Träger der Brücke aufschoben. Diese Stauungen sperren nur einen Theil des Strombettes, zwischen den bis auf den Grund fest aufliegenden Eismassen nahm der Eisgang in starken Windungen seinen Weg. In den nächsten Tagen lösten sich diese Eisstauungen immer mehr und am 4. April waren sie ganz verschwunden.

Der Winter 1903/4 hatte sehr wenig Schnee in's Entwässerungsgebiet der Düna gebracht. Erst seit der Mitte des Februar war dieser reichlicher gefallen. Die als Schnee gefallenen geringen Niederschläge einiger Monate konnten bei ihrem Schmelzen auch nur ein kleines Hochwasser geben, das wenig Veränderungen im Fahrwasser des Rigaschen Hafens verursachte.

## 26. Lösch- und Ladeplätze.

Am 17. Februar sub № 196 übersandte der Rigaer Börsen-Comité dem Chef des Rigaschen Hafens folgendes Schreiben:

Im Schreiben vom 13. December 1903 sub № 2734 ersuchten Ew. Erlaucht den Börsen-Comité, sich über die befestigten Dünaufer,



an welche Schiffe anlegen, und besonders über das Ufer bei der Stadt zu äussern, ob zur Zeit die Nothwendigkeit einer Capital-Remonte vorliegt. Der Börsen-Comité hat diese Frage eingehend erwägen lassen und erlaubt sich im Nachfolgenden das Ergebniss der Prüfung Ew. Erlaucht mitzutheilen. Da sich der grösste Theil der befestigten Dünauer in der Verwaltung der Stadt befindet, so erscheint es dem Börsen-Comité geboten, dass diese Mittheilung auch der Stadt-Verwaltung zugehe, damit dieselbe in der Lage sei, auch ihre Stellung zu den einzelnen Bauten angeben und die Bemerkungen des Börsen-Comités vervollständigen oder verbessern zu können.

Die zum Anlegen der Schiffe geeigneten Ufer sind sehr verschieden befestigt und ihre Standfähigkeit hängt wesentlich von der Art der Fundirung und der Wassertiefe vor ihnen ab. Erstere ist bei einem grossen Theil der Uferbefestigungen nur für eine Fahrwassertiefe von 18—20 Fuss projectirt worden, während letztere in den letzten Jahrzehnten in Folge der zunehmenden Schiffsdimensionen durch Baggararbeiten und Strombauten bis auf 22 resp. 24 Fuss vergrössert werden musste und noch weiter durch die Strömung vermehrt und verändert wird.

Da die Vertiefung aber nur bis zu einem bestimmten Maasse zulässig ist, wenn die Ufer nicht der Gefahr einer Unterspülung und Zerstörung ausgesetzt werden sollen, und da die äusserste Grenze dieses Maasses bei vielen Uferstrecken bereits erreicht ist, so dürfen die Baggararbeiten nur innerhalb dieser Grenzen ausgeführt werden und müssen Ausfüllungen und Deckungen durch Faschinen oder Steine dort vorgenommen werden, wo der Strom die Tendenz zeigt, das Flussbett am Ufer mehr als zulässig zu vertiefen.

Mit Rücksicht auf die Art der Befestigung, deren Fundirung und die dabei befindliche Wassertiefe lässt sich über die einzelnen Uferstrecken Folgendes sagen:

#### A. Rechtes Dünauer.

1) Von der Turgenjewstrasse, oberhalb der Ambaren, bis zum Stadtcanal sind vor dem Ufer in einer Entfernung von 3 Faden Wassertiefen von 13—23 Fuss vorhanden. Die Baggar gingen an die Uferbefestigung, welche unter Wasser aus alten Pfahl- und Spundwänden, deren Tiefe nicht überall bekannt ist, und über Wasser aus einer abgeplasterten Böschung oder aus einer Brusenwand besteht, nur bis auf 4 Faden heran. Das Ufer hat früher eine grosse Bedeutung gehabt. Um die Schiffe bequem beladen zu können, wurde vor demselben ein langer Steg in den Strom hineingebaut. Jetzt ist die Bedeutung desselben für die Seeschifffahrt eine untergeordnete, da nur wenige und nur kleine Seeschiffe so weit den Strom hinaufgehen.

2) Vor dem Ufer zwischen dem Stadtcanal und der Eisenbahnbrücke ist eine Wassertiefe von 18—22 Fuss in 3 Faden Entfernung. Die Bagger gehen bis zu dieser Entfernung an die Uferbefestigung heran, welche aus einer 28 Fuss tiefen gespundeten Wand unter Wasser und aus einer Brussenwand über Wasser besteht.

3) Vor der Quaimauer zwischen den Brücken ist eine Wassertiefe von 22 Fuss hergestellt und die Bagger gehen bis auf 3 Faden an die Pfähle heran.

4) Für die Quaimauer zwischen der Pontonbrücke und dem Zollplatz sind dieselben Bedingungen gestellt. Da eine Vertiefung des Fahrwassers bis auf 24 Fuss nur bis zu einem Abstand von 6 Faden zulässig erscheint, so würde diese den an's Ufer direct anlegenden Schiffen kaum einen Nutzen bringen können, wohl aber den in 2. Reihe anlegenden Schiffen.

Die Quaimauer bei der Stadt steht auf einer bis ca. 28 Fuss tiefen, gespundeten Pfahlreihe und ist für eine Wassertiefe von 18 Fuss construiert. Nachdem die Fahrwassertiefe bis auf 22 Fuss vergrößert worden, ist es nicht rathsam, zuzulassen, das Ufer mit grossen Lasten zu beschweren. Diese sollten wenigstens 3 Faden vom Uferrande entfernt zu liegen kommen. Eine Nothwendigkeit, schwere Waaren näher am Ufer abzulagern, liegt kaum vor, es scheint daher auch nicht nöthig zu sein, aus diesem Grunde die Kapital-Remonte dieser noch verhältnissmässig neuen Uferbefestigung in Aussicht zu nehmen.

5) Vor der Quaimauer am Zollplatz wird eine Wassertiefe von 22 Fuss in 4 Faden Abstand unterhalten. Die Fundirung dieser Mauer, deren Spundwandtiefe sich nicht sicher feststellen lässt, ist als eine unzuverlässige zu bezeichnen, welche nicht mehr lange den Anforderungen der Schifffahrt genügen können. Bei einer Kapital-Remonte wird es sich empfehlen, die Uferlinie unterhalb vom 25 Tons Krahn in einer schlanken Curve weiter in den Strom hinauszurücken, um den Zollplatz etwas zu erweitern.

6) Der Andreasdamm ist an der Dünaseite unter Wasser ebenso wie die Quaimauer des Zollplatzes durch eine unzuverlässige Spundwand befestigt, während über Wasser die Böschung abgepflastert ist. Bei 4 Faden Abstand wird eine Wassertiefe von 22 Fuss unterhalten. Auch dieser Damm lässt sich bei einer Capital-Remonte etwas verbreitern, wenn die Uferlinie hinausgerückt und die Böschung durch eine Quaimauer ersetzt wird.

Die ebenfalls mit einer abgepflasterten Böschung versehene innere Seite des Andreasdammes kann nur von ganz flachgehenden Seeschiffen zum Anlegen benutzt werden, da die Tiefe des Hafenbassins mit 8 bis 10 Fuss angenommen war und dieser Tiefe auch die Spundwand entspricht (15—16 Fuss unter Wasser).



7) Vor dem oberen Ende des Andreasholmes, von der Düna bis zum Ende des Gebäudes der Heringswrake gerechnet, wird eine Tiefe bis zu 22 Fuss in 4 Faden Abstand unterhalten. Das abgepflasterte Ufer und die bis 27 Fuss tief gehende Spundwand genügen ihrem Zwecke.

8) Die Flussseite des Andreasholmes ist ebenso wie das obere Ende befestigt. In einem Abstände von 4 Faden wird eine Tiefe von 22 Fuss gebaggert. Wenn das Ufer intensiver als jetzt ausgenutzt und der Uferraum vergrößert werden soll, so kann letzteres durch eine steile Uferwand an Stelle der abgepflasterten Böschung erreicht werden. Wie das Ufer umzugestaltet ist, hängt von der bisher ungelösten Frage ab, wozu es in Zukunft benutzt werden soll. Muss es zum Export von Getreide dienen und hohe Speicher in der Nähe des Wassers tragen, so sind andere Bedingungen an dasselbe zu stellen, als wenn es zum Import von Steinkohlen ausgenutzt wird.

Vor dem letzten Theil der Uferbefestigung, vom Collector stromab gerechnet, tritt das tiefe Fahrwasser immer mehr vom Ufer ab. Der Ausbau dieses Ufers, sowie der des an den Exporthafen grenzenden Ufers für 24 Fuss tiefgehende Schiffe wird von Jahr zu Jahr immer dringender.

9) Die Fahrwassertiefe im unteren Theile des Neu-Mühlgrabens ist bis auf 24 Fuss gebracht, doch können Schiffe mit diesem Tiefgang noch nicht an's Ufer anlegen. Weiter hinauf nimmt die Tiefe des Mühlgrabens ab. Die Tiefe der Spundwand reicht auf einer ca. 150 Faden langen Strecke oberhalb der Fähre bis auf 29 Fuss; auf der übrigen Strecke ist die Tiefe der Spundwand unsicher. Der grösste Theil des Ufers ist mit einer abgepflasterten Böschung versehen, ein kleiner Theil hat Brussenwände.

#### B. Linkes Dünaufer.

10) Das über Wasser mit einer Brussenwand und unter Wasser mit einer 29 Fuss tiefen Spundwand versehene Bollwerk bei der Mitauer Vorstadt hat nach Erbau der Pontonbrücke seine Bedeutung für Seeschiffe ganz verloren. Vor der Spundwand liegen 6 Faden breite Faschinenmatratzen.

11) Unterhalb der Pontonbrücke ist ein Theil des Ufers in derselben Weise befestigt. Hier wird eine Wassertiefe von 20 Fuss bei 4 Faden Abstand von den Pfählen unterhalten.

12) Der Damm AB hat an der Flussseite eine hohe abgepflasterte Böschung, die sich auf einen mit Steinen gefüllten Damm stützt, dessen äussere Pahlwand bis 33 Fuss tief ist. Vor einem Theil des Dammes sind Faschinenmatratzen zum Schutz gegen Unterspülungen gelegt worden, daher wird die Wassertiefe von 20 Fuss in einer Entfernung von 10 Faden vom Damm unterhalten.

13) Die innere Seite des Dammes AB hat eine bequeme Höhe und über Wasser eine steile Holzwand. Im Hafen wird eine Tiefe von 20 Fuss in 3 Faden Abstand unterhalten.

14) Das Ufer des Gross-Klüversholmes ist am oberen Ende des Hafens von einer verfallenen Befestigung eingefasst. Unterhalb sind bis zum Grundstück des Seemannshauses über Wasser Brussenwände und unter Wasser Spundwände, die bei einer Tiefe von 27 Fuss eine Wassertiefe von 20 Fuss in 3 Faden Entfernung vor sich haben.

15) Das Ufer des Kiepenholmes am Hafen hinter dem Damm AB und das Nordende des Holmes sind unter Wasser durch Pfahlwände, welche aber nur bis in geringe Tiefen gehen sollen, eingefasst. Ueber Wasser ist hinter einem breiten Banket eine gepflasterte Böschung. Da der grösste Theil des Ufers einer schwachen Strömung ausgesetzt ist — mit Ausnahme der Strecke, welche der Oeffnung im Damm FG gegenüberliegt — so liesse sich eine Wassertiefe von 22 Fuss bei 5 Faden Entfernung unterhalten, welche Tiefe stromauf bis auf ca. 15 Fuss abnimmt.

16) Im Bolderaa-Hafen ist die grosse Tiefe von 25 Fuss vorhanden. Die Fundirung der Quaimauer entspricht nicht dieser Tiefe. Es musste daher vor der Mauer ein hölzerner Ladesteg erbaut werden. Die Bagger halten eine Entfernung von 4 Faden von diesem Ladestege ein.

Die zweite Frage, welche Ew. Erlaucht an den Börsen-Comité richten, lautet: was muss gemacht werden, um ein bequemes Anlegen der Passagierdampfer und ein bequemes Landen der Passagiere beim Damm AB zu ermöglichen?

Wenn der Börsen-Comité der Ansicht zustimmt, dass ein Verlegen der Anlegeplätze für die regelmässige Fahrten machenden Passagierdampfer vom Stadtquai zum Damm AB gewisse Vortheile dem Handel und der Schifffahrt bringen kann, setzt er aber voraus, dass wenigstens ein Theil der nachstehenden Vorschläge zu einer Verbesserung der Hafenanlagen beim Damm AB zur Ausführung gebracht wird. Ferner muss im Auge behalten werden, dass die Lübecker und Stettiner Tourendampfer jedenfalls auf dem rechten Ufer zu belassen sind, da diese Dampfer einen recht grossen Waarenaustausch mit dem Auslande vermitteln und daher häufig recht lange im Zollrayon aufgehalten werden, was zur Folge hat, dass sie mit dem Laden sich beeilen müssen. Ihre Versetzung zum linken Ufer, demnach an einen entfernten Ladeplatz, würde sich zweifellos auf den Gang der Verladungsoperationen äussern und könnte diese Tourendampfer in eine schwierige Lage bringen.

Da der Hafen hinter dem Damm AB schon jetzt zu Zeiten recht stark von der Schifffahrt benutzt wird, so ist vor allen Dingen für eine Vergrösserung der für die Schiffe zum Anlegen nöthigen Uferlängen und der Uferplätze zu sorgen. Dieses kann geschehen:



1) Durch die Entfernung eines Kohlenplatzes und eines eingezäumten, jetzt leeren Platzes vom Damm AB.

2) Durch die Entfernung des Landesteges der Petersburg-Wolgadampfschiffahrts-Gesellschaft, welche denselben im vorigen Jahre für ihre Dampfer nicht mehr benutzt hat.

3) Durch das Verbot, havarirte und einer Reparatur bedürftige Schiffe am Klüversholmschen Ufer anlegen und dort Monate lang liegen zu lassen.

4) Durch die Vertiefung des ca. 45 Faden langen obersten Theiles im Hafen hinter dem Damm AB. Dadurch lassen sich ca. 90 Faden Uferlänge gewinnen. Die Befestigung des Klüversholmes auf dieser Strecke muss aber zu gleicher Zeit einer Remonte unterzogen werden.

5) Durch das Verbot, Privatpersonen gehörende Fahrzeuge, Prähme, Böte, Rammen etc. ausser Betrieb im Hafen liegen und überwintern zu lassen.

6) Durch den Umbau der gepflasterten hohen Böschung beim Seemannshause in einen zum Anlegen der Schiffe geeigneten Quai. Es fragt sich aber, ob die Kosten eines solchen Baues im Verhältniss stehen werden zu dem Nutzen, den ein nur etwa 4 Faden breiter Quai bringen kann.

Der Hafen hinter dem Damm AB lässt sich für eine grössere Anzahl von Schiffen nutzbar machen, wenn man die Ufer mit rasch arbeitenden, leichten elektrischen Krähen ausstattet. Je kürzere Zeit die Schiffe am Quai zum Löschen und Laden brauchen, um so mehr Schiffe können das Ufer benutzen.

Die Einfahrt in den Hafen hinter dem Damm AB ist im Frühjahr beim Abströmen des Hochwassers für grössere Schiffe schwer passirbar und für lange Schiffe bei sehr starkem Strom gefährlich. Eine Besserung der Verhältnisse beim Einfahren kann durch Entfernung der Bank erfolgen, welche vor der Uferböschung des Seemannshauses liegt. Wird diese bis an den Fuss der Böschung fortgebaggert, so wird eine neue Befestigung unter Wasser ausgeführt werden müssen.

Für den Damm AB und die Ufer der Mitauer Vorstadt ist eine bessere Beleuchtung anzustreben. Bei der Begutachtung des Projects einer elektrischen Beleuchtung der Dünaufer auf der Stadtseite hat der Börsen-Comité auch die Nothwendigkeit einer solchen für die Ufer der Mitauer Vorstadt hervorgehoben.

Um die Ufer rein zu halten und um zu verhindern, dass Kohlenasche und Schiffsabfälle in die Düna geworfen werden, ist die Aufstellung von Kohlenkasten erforderlich.

Wenn das Strassenpflaster einer grösseren Reparatur unterzogen werden muss, so ist längs dem Ufer ein tiefer Rinnstein — wie am Ufer bei der Stadt — anzulegen, damit die Räder der Fuhren und die Schlitten einen Halt finden.

Den Kohlenschiffen sind solche Plätze anzuweisen, dass sie möglichst weit von den Stellen zu liegen kommen, wo die Passagierdampfer anlegen, und dass die Kohlenabfuhr nicht an denselben vorbei zu gehen hat.

Das Verlegen der Anlegeplätze für die regelmässige Touren machenden Passagierdampfer vom rechten zum linken Dünaufser wurde von der Hafenbehörde im Berichtsjahre noch nicht angeordnet.

## 27. Das Lootsen-Amt.

In Folge des Rescripts der Section für Handelsschiffahrt vom 20. Januar 1904 sub № 243 ersuchte der Chef des Rigaer Hafens, bei Uebersendung des Entwurfs zu einem Statut des Rigaer Lootsenvereins, den Rigaer Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 26. Januar 1904 sub № 239, ihm, dem Hafenchef, in möglichst kurzer Zeit eine Auskunft darüber zukommen zu lassen, ob die in dem Statut projectirte Gebühren-taxe für die Dienstleistungen der Lootsen nicht zu drückend sei und in wiefern dieselbe sich von der jetzt bestehenden Taxe für die Leitung von Schiffen unterscheide. Demnächst sei eine Meinungsäusserung darüber erforderlich, für welche Schiffe namentlich nach den örtlichen Bedingungen obligatorisch Lootsen genommen werden müssen, deren Entschädigung für den geleisteten Dienst nicht selten eine bedeutende, von den Schiffahrtsunternehmungen kaum zu ertragende Nebenausgabe bilde.

Schliesslich erscheine es als sehr wichtig, klarzustellen, wie bis jetzt im Rigaer Hafen der Lootsendienst organisirt sei und welche Verbesserung der Bedingungen der Schiffsbewegung im Rigaer Hafen, nach Ansicht des Börsen-Comités und der beim Rigaer Hafen Handel treibenden Kaufmannschaft, bei Einführung des neuen Statuts des Lootsenvereins erwartet werden könne.

Unabhängig hiervon ersuchte der Hafenchef den Börsen-Comité, das Gutachten der hiesigen Rheder hierüber einzuholen und das übersandte Statut zusammen mit dem gewünschten Gutachten ihm zu retradiren.

Der Börsen-Comité ersuchte den Ingenieur A. Pabst, den Statutenentwurf gemeinsam mit dem Lootsencommandeur durchzusehen und übergab den am 17. Februar eingegangenen Bericht der Delegation für allgemeine Schiffahrtsangelegenheiten, damit dieselbe den Statuten-Entwurf unter Hinzuziehung von Vertretern der hiesigen Dampfer-Rhedereien und anderer Personen ihrer Beprüfung unterziehe. Die von der Delegation zusammengerufene Versammlung stimmte im Allgemeinen den Bemerkungen im Bericht des Herrn Ingenieurs A. Pabst bei, worauf der Börsen-Comité am 25. Februar sub № 230 folgendes Schreiben an den Hafenchef richtete:

„Bei Rücksendung des beiliegenden Statuts des Rigaschen Lootsen-Vereins, beehrt sich der Börsen-Comité Ew. Erlaucht mitzutheilen, dass er dasselbe unter Hinzuziehung hiesiger Rheder geprüft hat.



Die erste, im Schreiben vom 26. Januar sub Nr. 239 von Ew. Erlaucht an den Börsen-Comité gerichtete Frage bezieht sich auf die nach dem Raum-Inhalte der Schiffe bemessene Taxe. Bei einem Vergleich derselben mit der jetzt nach dem Tiefgange erhobenen Lootsengebühr stellt sich heraus, dass die neue Taxe die meisten Schiffe mehr als bisher belastet, wie aus folgender Zusammenstellung einiger russischen, den Rigaschen Hafen besuchenden Schiffe, zu ersehen ist.

| N a m e             | Tiefgang           | netto Lasten | Jetzige Gebühr | Neue Taxe       |
|---------------------|--------------------|--------------|----------------|-----------------|
| Hurricane . . . . . | 17 Fuss            | 281          | 32 Rbl.        | 39 Rbl. 34 Kop. |
| Sergei . . . . .    | 19 „               | 417,5        | 40 „           | 58 „ 45 „       |
| Olga . . . . .      | 20 „               | 444,48       | 44 „           | 62 „ 23 „       |
| Anna . . . . .      | 17 $\frac{1}{2}$ „ | 549,41       | 34 „           | 76 „ 92 „       |
| Dagmar . . . . .    | 18 $\frac{1}{2}$ „ | 614,82       | 38 „           | 86 „ 7 „        |
| Wologda . . . . .   | 19 $\frac{1}{2}$ „ | 713          | 42 „           | 99 „ 82 „       |
| Betty . . . . .     | 21 „               | 822,35       | 48 „           | 115 „ 13 „      |
| Xenia . . . . .     | 22 „               | 1071,75      | 52 „           | 150 „ 4 „       |
| Jupiter . . . . .   | 20 „               | 1219         | 44 „           | 170 „ 66 „      |
| Mercur . . . . .    | 19 „               | 1246,5       | 40 „           | 174 „ 51 „      |
| Jaroslaw . . . . .  | 22 „               | 2030         | 52 „           | 284 „ 20 „      |

Hiernach ergibt sich, dass die grössten, bisher nach Riga gekommenen Dampfer von ca. 2000 Lasten Grösse, etwa 5 $\frac{1}{2}$  mal so viel als bisher zu zahlen haben werden. Dieses Verhältniss wird aber noch ungünstiger, wenn man berücksichtigt, dass früher bei nicht voller Ladung wegen des geringeren Tiefganges die Lootsengebühr geringer wurde, während nach der neuen Taxe in jedem Fall der ganze Satz für den Rauminhalt gezahlt werden muss, ohne Rücksicht darauf, ob das Schiff nur zum Theil oder ganz beladen ist.

Der Satz von 7 Kop. für die von der Rhede bis nach Riga oder umgekehrt fahrenden Schiffe erscheint dem Börsen-Comité zu hoch zu sein. Er bittet daher Ew. Erlaucht ganz ergebenst, sich dafür verwenden zu wollen, dass die Schifffahrt nicht unnütz zu hoch belastet und die Lootsengebühr von 7 Kop. auf 6 Kop. pro Last herabgesetzt werde. Der Börsen-Comité glaubt um so mehr zu dieser Bitte berechtigt zu sein, als in Petersburg auf einem weit längeren Lootsenrevier — zwischen Kronstadt und der ersten Brücke — auch nicht mehr als 6 Kop. pro Last erhoben werden und als die durch eine Ermässigung von 1 Kop. veranlasste Mindereinnahme von ca. 10,800 Rbl. jährlich durch Ersparnisse bei den Ausgaben gedeckt werden kann, auf welche später hingewiesen werden soll.

Nach der neuen Taxe sollen russische Passagierdampfer, welche regelmässige Touren längs der Küste zwischen Libau und Petersburg machen, 3 Kop. pro Last zahlen. Die Frachtdampfer sind nicht erwähnt und haben daher 7 Kop. zu zahlen. Nach der Ansicht des Börsen-

Comités wäre diese hohe Gebühr für die wenigen Dampfer, die regelmässige Touren machen und nur Frachten mitnehmen, sehr drückend, und die Grenze zwischen einem Fracht- und einem Passagierdampfer nicht immer leicht festzustellen. Der Börsen-Comité bittet daher Ew. Erlaucht befürworten zu wollen, dass alle Cabotagedampfer, welche regelmässige Touren machen, gleich hoch und zwar mit 3 Kop. pro Last besteuert werden.

Die zweite Frage Ew. Erlaucht lautet: Für welche Schiffe ist nach den örtlichen Verhältnissen das Nehmen von Lootsen obligatorisch zu machen?

Gegen die in dem neuen Statut des Rigaer Lootsen-Vereins in dieser Hinsicht gemachten Bestimmungen (siehe § 4) hat der Börsen-Comité einen Einwand zu erheben. Es erscheint ihm durchaus wünschenswerth, dass nicht nur die Segelschiffe der Cabotage im Rigaschen Meerbusen, sondern alle Fahrzeuge der kleinen Cabotage — Segler ebenso wie Dampfer — von der Pflicht, Lootsen nehmen zu müssen, wie bisher befreit bleiben. Hierdurch kann kaum ein Uebelstand herbeigeführt werden, da ja ein jeder Schiffer, der das Hafenrevier nicht kennt, berechtigt sein würde, auf sein Verlangen einen Lootsen zu erhalten.

Nach dem § 4 b scheint es nöthig zu sein, für ein Schiff, das geschleppt wird, zwei Lootsen zu nehmen, und zwar einen für das Schiff und einen zweiten für den Bugsirer. Bisher fuhren die Bugsirdampfer ohne Lootsen und der Lootse auf dem Schiffe genügte stets zur sicheren Führung desselben. Der zweite Lootse erscheint daher unnütz zu sein und kann unter gewissen Verhältnissen sogar gefährlich werden, wenn seine Anordnungen über die Führung des Schiffes von den Anordnungen des auf dem Schiffe befindlichen Lootsen abweichen. Aus diesen Gründen spricht sich der Börsen-Comité für die Beibehaltung des bisherigen Modus der Führung durch nur einen Lootsen bei geschleppten Fahrzeugen aus.

In Bezug auf die letzte von Ew. Erlaucht gestellten Frage, beehrt sich der Börsen-Comité Folgendes zu bemerken:

Nach dem § 18 des Statuts für den Rigaschen Lootsen-Verein soll der Lootsen-Commandeur aus den Marineoffizieren und den Schiffern weiter Fahrt gewählt werden. Mit Rücksicht darauf, dass vom Lootsen-Commandeur nicht nur die Kenntnisse in der Schiffsführung und in der Ausführung hydrographischer Arbeiten verlangt werden muss, sondern in erster Reihe die Kenntniss des ausgedehnten Rigaschen Lootsenreviers und der wechselnden Stromverhältnisse, so muss der Börsen-Comité entschieden gegen diese einschränkende Bestimmung Einspruch erheben und dringend bitten, die Fassung des § 44 der allgemeinen Verordnung für die Seelootsen vom Mai 1890 beizubehalten.



Der Gehilfe eines Lootsen-Commandeuren ist nach Ansicht des Börsen-Comités für den Rigaer Hafen nicht nöthig, da man bisher ohne einen solchen auskam und der Aeltermann resp. einer der Oberlootsen den Commandeuren in Krankheitsfällen und bei Beurlaubungen vertreten hat. Wird dieser Posten, der auch bei den Petersburger Lotsen nicht creirt ist, gestrichen, so wird eine Ersparniss von 1500 Rbl. an Gagen gemacht.

Der Lootsen-Verein soll nach dem neuen Statut einen eigenen, zum Eisbrechen geeigneten Dampfer erhalten und ausserdem noch eine Dampfbarkasse.

Die Nothwendigkeit des Lootsendampfers erkennt der Börsen-Comité voll an, die Anschaffung einer Dampfbarkasse hält derselbe aber für ganz unnütz. Um die Schifffahrt nicht mit grossen Steuern zu belasten, bittet der Börsen-Comité, nur den Lootsendampfer für den Rigaschen Hafen in Aussicht zu nehmen, für denselben nicht mehr als 45.000 Rbl., was nach den Erfahrungen des Börsen-Comités bei seinen Bestellungen reichlich genügen dürfte, in Anschlag zu bringen und diese Summe im Laufe von 10 Jahren zu amortisiren. Nimmt man die jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten mit 6000 Rbl. an, was ebenfalls genügen dürfte, so reduciren sich die Kosten für Amortisation und Unterhaltung, welche mit 12,000+9000 Rbl. angenommen waren, auf 4500+6000 Rbl. jährlich, d. h. die Ausgaben vermindern sich um 10,500 Rbl. Durch diese Ersparniss und durch die Summe von 1500 Rbl., welche bei einer Nichtbesetzung des Postens eines Gehilfen des Lootsen-Commandeuren gespart wird, wird die Möglichkeit geboten, die Lootsentaxe im Interesse der Schifffahrt von 7 Kop. auf 6 Kop. herabzusetzen.

Nach den §§ 42 und 123 des neuen Lootsen-Statuts sollen 3 Oberlootsen (срапосты) von den Lootsen gewählt werden. Da die Wahl nur Agitationen herbeiführt und da durch die Wahl die Oberlootsen von ihren Wählern abhängig werden, so muss der Börsen-Comité sich entschieden gegen die Wahlen aussprechen und empfiehlt, dem Lootsen-Commandeur es zu überlassen, die Oberlootsen auszusuchen und zur Bestätigung vorzustellen.

Zum § 94: „Die Anwesenheit des Lootsen auf dem Schiffe befreit nicht den Schiffer von der Verantwortlichkeit für die Führung des Schiffes“, schlägt der Börsen-Comité vor, noch hinzuzusetzen „nach den Angaben des Lootsen.“

Den § 100 des neuen Statuts bittet der Börsen-Comité ganz zu streichen, da das Beibehalten einer Bestimmung, dass unter dem Kiel mindestens  $1\frac{1}{2}$  Fuss Wasser sein müssen, nur Missbrauch zur Folge haben kann. Jetzt werden die Schiffe bis zu dem Tiefgange beladen, welchen die Wassertiefe zulässt. Wenn derart beladene Schiffe den Flussboden vielleicht stellweise berühren, so schadet das nichts bei dem

weichen Sandboden, zumal dann, wenn ein Bugsirer das Schiff schleppt. Durch die Bestimmung im § 100 verliert der Hafen ganz zwecklos  $1\frac{1}{2}$  Fuss seiner Tiefe, da sich kein Felsboden im Fahrwasser befindet, durch dessen Berührung die Schiffe Schaden nehmen können.

Im § 105 bittet der Börsen-Comité den Satz, dass 2 Stunden für 24 Stunden gerechnet werden sollen, ganz zu streichen, da eine Zahlung von 5 Rbl. für einen so kurzen Aufenthalt des Lootsen, den der Schiffer nicht verschuldet hat, zu hoch erscheint.

Im § 106 erscheint dem Börsen-Comité ein Zusatz sehr erwünscht zu sein, nach welchem Dampfer, welche rechtzeitig nach Bolderaa durch Telegramme Nachricht gegeben haben, nicht anzuhalten und zu warten brauchen. Die Beamten und Lootsen erwarten jetzt in solchen Fällen das Schiff und besteigen es während der verlangsamten Fahrt. Dadurch gewinnt das Schiff nicht nur an Zeit und erspart Kosten für einen Bugsirer, sondern es ist auch weniger Gefahren ausgesetzt, als wenn es in dem Fahrwasser Anker werfen und zwischen anderen Schiffen drehen muss.“

Am 27. April theilte der Lootsencommandeur dem Börsen-Comité mit, er sei vom Director der Baltischen Leuchtthürme beauftragt worden, beim Börsen-Comité anzufragen, ob derselbe in früherer Weise, bei Einführung des neuen Lootsenstatuts, geneigt wäre, den Lootsen seine Dampfer unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Falls der Börsen-Comité solche unentgeltliche Benutzung seiner Dampfer aber nicht bewilligen sollte, welche Entschädigung er für die Benutzung beanspruchen würde.

Der Börsen-Comité theilte hierauf dem Rigaer Lootsen-Amte am 18. Mai sub № 578 mit, dass vor Regelung der Frage über die Norm der in Aussicht genommenen Lootsengebühr, die nach Meinung des Börsen-Comités eine überaus hohe sei, er sich nicht in der Lage sehe, Stellung zu der Frage zu nehmen, ob derselbe auch nach der Einführung des neuen Lootsenstatuts seine Dampfer unentgeltlich den Lootsen zur Verfügung stellen werde.

Im Schreiben vom 9. Juni sub № 2306 wies die Hydrographische Hauptverwaltung darauf hin, dass die Taxe von 7 Kop. pro Last nach ihrer Berechnung nicht zu hoch angenommen erscheine, sondern nur dazu hinreiche, dass die Lootsen auch im Stande sind, einen eigenen Dampfer zu unterhalten und die Anschaffungskosten zu tilgen. Da die Hauptverwaltung der Ansicht sei, dass die Taxe auf 6 Kop. reducirt werden könne, wenn der Börsen-Comité wie bisher den Lootsen einen seiner Dampfer unentgeltlich zur Benutzung giebt, so ersuche sie den Börsen-Comité um eine Mittheilung, ob sie bei einer Herabsetzung der Taxe auf die Hülfe durch die Dampfer des Börsen-Comités rechnen könne.

Der Börsen-Comité erwiederte hierauf am 11. September sub № 995, der Hydrographischen Hauptverwaltung, dass, falls die im



Entwurf des Statuts des Rigaer Lootsenvereins in Aussicht genommene Taxe für das Geleiten der Schiffe von der Rhede in den Hafen und vice versa im Betrage von 7 Kop. pro Last um 1 Kop. ermässigt, d. h. auf 6 Kop. pro Last normirt werden sollte, der Börsen-Comité bereit sei, seinen Dampfer in bisheriger Weise dem Rigaer Lootsenverein zu Verfügung zu stellen. Um Missverständnissen vorzubeugen, erachtete es der Börsen-Comité als seine Pflicht, noch darauf hinzuweisen, dass der Dampfer den Rigaer Lootsen in derselben Ordnung und in demselben Maasse, wie solches bisher geschehen, gegeben werden solle.

## 28. Leuchtthürme und Seezeichen.

In Folge einer bezüglichen Anfrage des Börsen-Comités theilte der Herr Director der Leuchtthürme und des Lootsenwesens mittels Schreibens vom 23. November 1904 sub Nr. 6894 dem Börsen-Comité mit, dass auf dem Nordende der Insel Sorkholm am 14. August d. J. die Beleuchtung des neu erbauten Leuchtthurms mit beständigem rothem Feuer eröffnet worden sei. Die Höhe des Feuers über dem Fundamente betrage 53 Fuss und über dem Meeresspiegel  $63\frac{1}{2}$  Fuss. Das Feuer beleuchte den gesammten Horizont auf eine Entfernung von 9,2 Meilen. Die Farbe des Leuchtthurmes und des Daches sei roth und der Thurm aus Ziegeln erbaut. Der Leuchtthurm diene für die Einfahrt aus dem Rigaschen in den Pernauschen Meerbusen. Das auf dem Südende der Insel Sorkholm befindliche Zeichen werde abgetragen.

Die Lage des Leuchtthurms sei  $58^{\circ} 10' 42''$  nördl. Breite und  $24^{\circ} 12'$  östl. Länge von Greenwich.

(Karte Nr. 1648 und Beschr. d. Leuchtthürme und Seezeichen an der Küste des Balt. Meeres. Ausg. v. 1904 Seite 442 und 443).

Was die für das kommende Jahr in Aussicht genommenen Arbeiten zur Verbesserung der Küstenbeleuchtung etc. betrifft, so werde beabsichtigt, das Visirfeuer am Ramosarschen Quai in Arensburg durch Installirung von Apparaten IV. Klasse, an Stelle der gegenwärtigen Apparate VI. Klasse, zu verstärken.

Ausserdem soll Mitte December 1904 die noch in der Arbeit befindliche und für das Meeresufer beim Lyserortschen Leuchtthurm bestimmte Nebel-Sirene in Thätigkeit gesetzt werden, deren Schall bei ruhigem Wetter auf 7—8 engl. Meilen und bei einem Winde in der Stärke bis zu 3 Ball ungefähr 4 engl. Meilen hörbar sein wird.

## 29. Die Pontonbrücke und die Errichtung einer festen Dünabrücke.

Im Interesse eines bequemereren Durchlasses von Schiffen durch die Pontonbrücke beabsichtigte das Stadtamt im Frühjahr 1904 den ausfahrbaren Theil der erwähnten Brücke vom rechten Ufer um

64 Meter (2 Elemente) näher zum linken Dünaufser zu versetzen, in welchem Falle es nach Meinung des Stadtamts eventuell nöthig werden könne, einige Baggararbeiten am neuen Standorte des ausfahrbaren Brückentheiles auszuführen.

In obiger Veranlassung ersuchte das Stadtamt den Börsen-Comité mittelst Schreibens dd. 14. Januar sub Nr. 241, ob derselbe die Ausführung der eventuell nothwendig werdenden Baggararbeiten übernehmen würde.

Die Delegation des Börsen-Comités für den Baggerbetrieb, der diese Angelegenheit zur Beprüfung und weiteren Anordnung übergeben worden war, hielt die Ausführung der erwähnten Arbeiten als im Interesse des Handels liegend und hat die Bewerkstelligung derselben in der Folge angeordnet.

Der Chef des Rigaschen Hafens übersandte dem Rigaer Börsen-Comité beim Schreiben vom 8. December sub Nr. 3474 zur Kenntnissnahme die Kopie einer unter seinem, des Chefs des Rigaschen Hafens, Fürsten Uchtomski, Vorsitz am 11. Februar 1904 mit dem Chef der Rigaschen Hafenbauten, Wirklichen Staatsrath Konstantinow, dem Bauleiter desselben Hafens Semaschko, dem Oberingenieur der Rigaschen Stadtverwaltung von Reenenkampff und dem Ingenieur des Rigaer Börsen-Comités Fleischer im Locale der Hafenverwaltung stattgefundenen Conferenz in Sachen betreffend die Verlegung des ausfahrbaren Theiles der Dünapontonbrücke näher zum linken Ufer hin und zwar um 2 Elemente.

Die Versammlung sentirte Folgendes:

1) Die Versetzung des ausfahrbaren Theils der Pontonbrücke mehr zur Mitte des Flusses ist für die Schifffahrt gefährlich, da das aus der Brückenöffnung heraustretende Schiff beim Anlegen stark beidrehen und einen grossen Theil seines Logs der Strömung preisgeben muss.

2) Die Breite der jetzigen Oeffnung des ausfahrbaren Theils der Brücke ist vollkommen genügend.

3) Zu dem Vorschlage des Ingenieurs des Börsen-Comités, Herrn Fleischer, dass der ausfahrbare Theil der Brücke nicht stromaufwärts, sondern stromabwärts ausgefahren werde, sprach sich die Versammlung mit Stimmenmehrheit dahin aus, dass dieser Vorschlag abzulehnen sei, da die Aufstellung des Pontons gegen den Strom grosse Schwierigkeiten biete.

Ausserdem kam die Versammlung zu dem Schlusse, dass es nothwendig sei, den Durchgang der Schiffe durch den ausfahrbaren Theil der Pontonbrücke dadurch zu erleichtern, dass an geeigneten Stellen todtte Anker zur Aufstellung gelangen.

Herr Ingenieur Fleischer hielt es für nöthig, vermerken zu lassen, dass er in der obigen Versammlung seine Meinung in folgendem Sinne ausgesprochen habe:



Die Ausfuhr des mobilen Brückentheils muss stromabwärts geschehen, damit man, im Falle der Anhäufung von Eis, Hölzern oder Schiffen oberhalb der Brücke, nicht der Möglichkeit beraubt sei, die Brücke behufs ungehinderten Durchlasses der erwähnten Staumassen zu öffnen und dieselbe vor Beschädigungen zu bewahren, welche unvermeidlich sind, wenn es nicht gelingt, die Brücke von dem Drucke der gegen sie in grosser Masse anprallenden Gegenstände zu befreien, was sich ereignen kann, wenn die Ausfuhr des mobilen Brückentheils nur nach oberhalb möglich ist.

Seiner Meinung nach wird der Umbau der Brücke in dem erwähnten Sinne nicht nur für die Schiffsbewegung, sondern auch für die Brücke selbst von Vortheil sein und auf diese Weise auch die Communication zwischen beiden Flussufern sicherstellen.

Hierbei müsse er noch hinzufügen, dass es bei Ausfuhr des Brückentheils stromabwärts möglich sein wird, oberhalb der Brückenöffnung Prell- und Richtpfähle herzustellen, wie es in der angeschlossenen Planskizze angegeben ist. Durch solche Anordnung wird der Durchlass der stromabwärts gehenden Schiffe erleichtert, die Brücke selbst aber gegen Beschädigungen durch die durchzulassenden Schiffe geschützt.

Bezüglich der Kosten des vorgeschlagenen Umbaues müsse bemerkt werden, dass der Betrag derselben nicht bedeutend sein könne, da die Construction der Brücke die Umkehrung des ausfahrbaren Theils derselben zusammen mit den an diesen Theil anstossenden Elementen gestattet, so dass die Lage der todtten Anker in dem einen wie andern Falle unverändert bleibt.

Am 10. November 1904 wurde die Pontonbrücke auf der Mitauer Seite durch einen bei starker Strömung auf dieselbe getriebenen, mit Holz beladenen Prahm von ihrer Uferbefestigung abgerissen, wobei 5 Elemente, zum Theil mit ihren Verankerungen, stromabwärts getrieben und später im Exporthafen geborgen wurden. Annähernd zu derselben Zeit trat im linken Dünaarm ein ziemlich starker Eisgang ein, während sich im Hauptarm auf den Sandbänken neben dem Hasenholm eine Eisstauung gebildet hatte. Letztere wurde durch vom Börsen-Comité angemietete Dampfer im Laufe von 5 Tagen vom 11. bis 15. Nov. aufgebrochen. Bereits am 25. November trat eine neue Stauung im Hauptarm ein, welche bis zum 28. November durch die Dampfer „Planet“ und „Comet“ aufgebrochen wurde. Die Reparatur der Brücke war am 3. December vollendet, die Brücke wurde am 4. eingefahren, musste jedoch bereits am folgenden Tage, dem 5. December, wieder ausgefahren werden, weil sich eine neue Eisstauung gebildet hatte, welche jedoch an demselben Tage durch die Dampfer „Planet“ und Hernmarck mit Hilfe des angemieteten Dampfers „Una“ beseitigt werden konnte. Am nächsten Tage (6. Dec.) wurde die Brücke wieder eingefahren und stand bis zum Sonntag, den 12. December, als ein

plötzlich eintretender vierter Eisgang dazu zwang, die Brücke zum 3. Mal in diesem Jahr auszufahren. Die Unterbrechung dauerte dieses Mal 6 Tage, die Brücke wurde am Morgen des 18. December dem Verkehr übergeben.

Um eine endgültige Klärung der Brückenfrage herbeizuführen, richtete der Börsen-Comité am 14. December an den Professor für Brückenbau Herrn B. v. Wodzynski das Ersuchen, ihm ein Gutachten darüber abzugeben, ob er die Art der Brückenöffnung, wie sie hier gehandhabt wird, für zweckentsprechend halte. Das erbetene Gutachten lautet:

„In gegebener Veranlassung mich zu der Frage zu äussern, ob die städtische Pontonbrücke zweckmässigerweise flussaufwärts oder flussabwärts zu öffnen sei, glaube ich mich für das Oeffnen flussabwärts aussprechen zu müssen u. zwar auf Grund folgender Erwägungen:

1) Ursachen der Beschädigung von Schiffsbrücken, hauptsächlich durch Eis und treibende Flösse, sind von der flussaufwärts liegenden Seite zu erwarten. Es handelt sich daher in erster Linie darum, zur Vermeidung der Zerstörung des Bauwerks der Beschädigungsursache rechtzeitig ausweichen zu können. Diese Möglichkeit ist jederzeit gegeben, wenn das Verschlusselement, im vorliegenden Falle die s. g. Brückenklappe, flussabwärts sich öffnet, während andererseits ein an sich unbedeutendes Hinderniss, wie etwa Schlammeis, ein einzelnes angetriebenes Floss oder Schiff, sich vor das Verschlusselement legend das Ausfahren der Klappe flussaufwärts verzögern und daher eine Katastrophe verursachen kann, um so mehr, als bei bereits eingetretener Eis- oder Flossstauung in Folge der Streckung der Verankerungsketten die Brücke als Ganzes eine flussaufwärts concave Form im Plane einnehmen und daher das nach derselben Seite verbreitete keilförmige Verschlusselement zusammenpressen muss, ein nach der entgegengesetzten Seite keilförmiges aber, analog dem Schlussstein eines von unten belasteten flachen Gewölbes, frei giebt.

2) Unter normalen Verhältnissen ist ein unterhalb der Brücke stationirtes ausgefahrenes Durchlasselement für die Anbringung von Schutzvorrichtungen (Streichpfählen und Streichbalken) behufs Sicherung des gefahrlosen Durchlassens von oberhalb kommenden Schiffen nicht hinderlich. Solche Schutzvorrichtungen sind gerade oberhalb darum erwünscht, weil die Steuerfähigkeit der von oberhalb kommenden Objecte von der oft sehr geringen Differenz zweier Geschwindigkeiten (Schiffs- und Wasserstromgeschwindigkeit) abhängt und daher sich als ungenügend erweisen kann, um das Object genau in die Mitte der Durchlassöffnung zu richten.

3) Die Manipulation des Schliessens bedingt grössere Genauigkeit in der Arbeit als die des Oeffnens. Offenbar kann das Schliessen



gegen den Strom in Folge der grösseren Steuerfähigkeit und weil hier die Strömung bremsend wirkt, genauer und sicherer bewerkstelligt werden, als mit dem Strom, wo das Verschlusselement mit grösserer kinetischer Energie in die Oeffnung einläuft, dabei in Anbetracht des stets vorhandenen Spielraumes über seine normale Lage hinausschiessen und sich in fehlerhafter Stellung festklemmen kann, aus welcher es doch erst gegen den Strom mit bedeutendem Kraftaufwand herausgebracht werden muss.

In meiner Anschauung werde ich sowohl durch die Praxis derjenigen Schiffsbrücken, die ich zu besichtigen Gelegenheit gehabt habe (Rheinbrücken bei Cöln und Coblenz, Weichselbrücken bei Wlozlawsk und Plotzk, Newabrücken in Petersburg), welche alle flussabwärts geöffnet werden, als durch Stimmen erstklassiger Autoritäten bestärkt. So schreibt:

1) der Professor des Wegebauinstituts Nicolai in seinem Lehrbuch „Рѣкъ мостовъ“, Ausgabe 1901, Seite 105, bei Gelegenheit einer ausführlichen Beschreibung der Petersburger Schiffsbrücken:

„Vor dem Oeffnen werden die Uebergangsbretter entfernt und die Ankerkette losgewunden. Durch die Strömung wird der Ponton abwärts getrieben und durch die Wirkung des Steuerruders zur Seite geschoben.“

2) Fränkel, Professor an der Königl. Sächs. Technischen Hochschule zu Dresden, sagt in dem berühmten Werk „Handbuch der Ingenieurwissenschaften, Band II., Abth. 3 „bewegliche Brücken“ § 12, Schiffsbrücken, Seite 145, Ausgabe 1888:

„Das Oeffnen des Durchlasses geschieht, indem man nach Lösung der Verbindungen mit den anstossenden Brückengliedern ersteren von der Strömung soweit abwärts treiben lässt, bis das Durchlassglied mittelst des Steuerruders unterhalb der Brücke um das erforderliche Maass seitwärts gelenkt werden kann. Hierbei wird die Verankerungskette so viel als nöthig durch Abwinden verlängert.“

3) Melan, Professor an der K. K. Technischen Hochschule zu Brunn wiederholt wörtlich das von Fränkel gesagte in dem Aufsatz über „Schiffsbrücken“ in Luegers Lexicon der gesammten Technik, I. Aufl., Band VII, Seite 202.“

Am 29. December ging vom Herrn Ingenieur O. Fleischer folgender Bericht an den Börsen-Comité ein:

Infolge der häufigen Eisgänge, welche im Herbst dieses Jahres stattfanden, hat ein ebenso häufiges bald freiwilliges, bald unfreiwilliges Ausfahren der Pontonbrücke stattfinden müssen, wodurch wiederum in

eindringlichster und empfindlichster Weise die Aufmerksamkeit auf die im Laufe der Zeit zutage getretenen Mängel unserer Pontonbrücke gelenkt worden ist.

Nachdem der Rigaer Börsen-Comité, welcher schon seit Jahren der Brückenfrage sein Interesse zugewendet hat, in diesem Jahre behufs Klärung der einschlägigen Fragen sich von dem hiesigen Professor für Brückenbau B. v. Wodzynski ein ausführliches Gutachten hat ausarbeiten lassen, dürfte ein Rückblick auf die mit der Pontonbrücke gemachten Erfahrungen am Platze sein.

Der Erbauer der Brücke hat offenbar im Auge gehabt, eine schwimmende Brücke zu schaffen, welche auch einem stärkeren Eisgange standzuhalten geeignet ist. Zu diesem Zwecke haben die Pontons eine Form erhalten, welche den Eisbrecherschiffen entlehnt ist. Die Verankerung, aus starken Ketten bestehend, welche an Schraubenankern befestigt sind, ist so angeordnet, dass dem Ponton eine gewisse Beweglichkeit gestattet ist und wird, solange die Anker halten, nicht nur bei starker Strömung, sondern auch bei nicht zu heftigem Eisgange genügend Widerstandskraft besitzen, um ein Abtreiben der Brücke zu verhindern.

Da jedoch beim Bau dieser Brücke, welche so ziemlich einzig in ihrer Art ist, gerade in letztgenannter Beziehung wenig Erfahrungen vorliegen, so ist es erklärlich, dass die Voraussetzungen des Erbauers nicht vollständig eingetroffen sind. Aus dem Bestreben aber, die fehlenden Erfahrungen in genügendem Maasse zu sammeln, mag es zu erklären sein, dass man es bisher nicht opportun gehalten hat, Aenderungen an der Brücke vorzunehmen, um die ihr anhaftenden Mängel zu beseitigen.

Die seit der Aufstellung der Brücke verflossenen 8 Jahre haben nun aber wohl ein genügendes Material geboten, um sich davon Rechenschaft zu geben, in wie weit die Brücke den an sie zu stellenden Ansprüchen genügt.

Fassen wir den Zweck der Brücke, soweit er speciell Handel und Industrie betrifft, in's Auge, so ergeben sich folgende 2 Aufgaben für dieselbe:

1) Die Brücke soll während des grössten Theils des Jahres den Verkehr zwischen beiden Ufern vermitteln.

2) Die Brücke soll zu jeder Zeit an den Klappenstellen ausgefahren werden können, um Schiffe, welche den oberhalb der Pontonbrücke belegenen Theil des Stadtquais benützen müssen, passieren zu lassen; letzteres muss sowohl für die Brücke als auch für die Schiffe möglichst gefahrlos geschehen können

Fragen wir nun nach denjenigen Eventualitäten, welche der Erfüllung obiger Aufgaben hinderlich werden können, so hat die bisherige Erfahrung gelehrt, dass die Gefährdung des Verkehrs in den meisten



Fällen durch grosse Holzstauungen, Eisstauungen oder auch einzelne Fahrzeuge, Holzstapel und dergleichen grössere Massen, welche mit starker Strömung gegen die Brücke getrieben werden, verursacht worden ist. In ein oder zwei Fällen hatte sich ein Schiff quer zum Strom vor die Brücke gelegt und drohte durch den starken auf ihm liegenden Druck der Strömung die Brücke zu zerreißen. Die häufigste Veranlassung zur Störung des Verkehrs, namentlich in diesem Herbst, haben starke Eisgänge gegeben, welche, falls die Brücke nicht rechtzeitig ausgefahren werden konnte, einen Bruch derselben und sodann anhaltende Unterbrechung des Verkehrs zur Folge hatten. Letztere ist um so empfindlicher auch für das allgemeine Publikum geworden, seitdem der Passagierverkehr durch die Eröffnung der Tramwayverbindung mit dem linken Ufer einen erheblichen Aufschwung genommen hat. Da ferner das linke Ufer noch immer an einem Mangel an Schiffsanlegestellen krankt, so leidet natürlich in grossem Maasse auch der Handel und vor allem die Industrie, die in hervorragendem Grade an einem geregelten Verkehr zwischen beiden Ufern interessiert sind, und zwar am meisten während der Eiszeit, wenn der Verkehr mit Bötten und Prähmen nahezu unmöglich geworden ist.

Müssen wir also die Pontonbrücke in Bezug auf den ersten Theil ihrer Aufgabe, die Unterhaltung des Verkehrs zwischen beiden Ufern zum mindesten als nicht zureichend bezeichnen, so wird sie dem zweiten Theil ihrer Aufgabe, beim Durchlassen von Schiffen, noch weniger gerecht. Das Ausfahren der Brückenkappen, welches im allgemeinen sehr langsam von statten geht, wird unter gewissen Umständen zur Unmöglichkeit. Das Durchlassen der Schiffe von oben nach unten, mit der Strömung, ist bei stillem Wetter natürlich ohne grosse Schwierigkeiten möglich, wird aber bei seitlichen Winden, bei starker Strömung und bei sonst nicht gerade erheblichen Eishindernissen zu einem Wagestück und giebt den unternehmungslustigen Führern von Bugsirdampfern willkommenen Anlass zu exorbitanten Forderungen an den Schiffsrheder. Solches ist nun nicht dazu angethan, den Ruf des Rigaschen Hafens zu heben.

Es ist unter derartigen Verhältnissen nur als ein Akt der Nothwehr anzusehen, wenn sich Stimmen erheben, welche die Beseitigung dieser Missstände direkt bei der Stadtverordnetenversammlung zur Sprache bringen wollen, — es wird ferner verständlich erscheinen, wenn diese Stimmen in der Mehrzahl wenigstens auf die Errichtung einer zweiten ständigen Dünabrücke als auf das einzige radicale Abhilfsmittel hinweisen werden, aber es ist ebenso selbstverständlich, dass die Verwirklichung dieser Forderung vorläufig wenigstens in unabsehbarer Ferne liegen bleiben muss, da weder die Stadtverwaltung noch die Krone so bald in der Lage sein werden, die dazu erforderlichen bedeutenden Mittel zu beschaffen, für die Privatinitiative aber dürfte der Zeitpunkt erst dann eintreten,

wenn die neuen Hafenanlagen sich soweit entwickelt haben werden, dass die jetzt bei der Stadt bestehenden ihre Bedeutung für den Grosshandel verloren haben werden.

Somit gilt es zunächst mit dem Bestehenden zu rechnen und sich dasselbe einigermassen erträglich zu gestalten.

Hierzu dürften sich aus den Erfahrungen, welche in den letzten Jahren an der Pontonbrücke zu machen waren, einige Handhaben bieten, um zunächst die Ursachen der genannten Missstände festzustellen.

Als solche ist allerdings in erster Linie eine zu nennen, welche direkt ausserhalb der Brücke zu suchen ist und die mangelhafte Regulierung des Flusses oberhalb der Brücken betrifft.

Abgesehen von den Unregelmässigkeiten des Oberlaufes in weiterer Ferne, d. i. von den Stromschnellen bis nach Dünaburg hinauf, bildet die Sandbank im Hauptarm der Düna neben Hasenholm einen wesentlichen Factor bei den Missgeschicken, denen die Brücke bei plötzlich eingetretenen Eisgängen ausgesetzt war. Eisgänge bei niedrigem Wasserstand pflegen auf genannten Bänken Eisstauungen hervorzurufen und haben zur Folge, dass die grossen, später in Bewegung gesetzten Eismassen mit grosser Wucht durch den engen linken Arm gepresst werden. Die dabei entstehende Strömung unterspült die linkseitigen Brückenanker, so dass oft ein geringfügiger Anstoss genügt, um den Bruch der Brücke herbeizuführen.

Durch späteres zufälliges Steigen des Wassers in Folge eines Sturmes oder durch das Ausbrechen einer oberhalb befindlichen Stauung können dann die auf den Sandbänken im rechten Arm gestauten Eismassen in Bewegung geraten und bedrohen den bei der Stadt belegenen Theil der Brücke, wie es in diesen Jahren mehrfach der Fall war. — Verläuft solch ein Eisgang in radicaler Weise, so ist die Störung bald beseitigt, die Brücke kann oft nach wenigen Tagen eingefahren und dem Verkehr wieder übergeben werden. Schlimmer steht es, wenn sich beim Fallen des Wassers neue Stauungen auf der genannten Bank bilden, welche bei nächster Gelegenheit in Bewegung geraten können und somit eine fortdauernde Gefahr für die Brücke bilden. Letztere wird dann je nach dem Ermessen und dem Grade der Vorsicht der Brückenverwaltung Tage und Wochen lang nicht eingefahren, wie es in diesem Herbst der Fall gewesen zu sein scheint.

In zweiter Linie tritt nun hier die berechtigte Frage auf, bis zu welchem Grade sollte die Pontonbrücke dem Andrang kleiner Eismassen, wie sie bei einem partiellen Eisgang aufzutreten pflegen, gewachsen sein. Die Antwort hierauf kann zunächst nur indirekt durch einen Hinweis auf die jetzige Beschaffenheit der Brücke gegeben werden.

a) Die für einen Eisgang bei Niedrigwasser in Frage kommende Strombreite beträgt im Querschnitt der Pontonbrücke an der Stadtseite



etwa 120 Faden, da im übrigen Theil durch die Sandbank am unteren Ende des Hasenholms, wo die Pontons zum Theil auf Grund liegen, das Eis stehen bleiben muss. Auf dieser Strecke von 261 Meter schwimmen 3 Pontons von 2.4 und 12 Pontons von 3.4 Meter, zusammen von  $3 \times 2.4 + 12 \times 3.4 = 61.6$  Meter Breite. Die Pontons nehmen also nahezu 24<sup>0</sup>/<sub>100</sub> der verfügbaren Strombreite ein, so dass dem Eisgang hierdurch ein erheblicher Widerstand geleistet wird. Genau ebenso ist es auf der linken Seite, wo aber ausserdem ein Theil der Pontons nicht in der Stromrichtung liegt und somit den Widerstand noch mehr vergrössert. Jedenfalls liegen die Pontons im allgemeinen zu dicht, bieten ein zu grosses Hinderniss beim Durchgang des Eises, sobald derselbe grössere Schollen führt. Hierzu kommen noch folgende erschwerende Umstände:

a. Die Form der Pontons ist an den Enden löffelförmig und erfüllt somit nicht den Zweck, das Eis zu schneiden und zu brechen und demselben dadurch den Durchtritt zwischen den Pontons zu erleichtern; ferner sind die Langseiten der Pontons senkrecht, anstatt zur Wasserebene geneigt angeordnet.

b. Die an mehreren Stellen auf der Stadtseite gleich oberhalb der Pontons eingerammten Pfahlbündel bilden gleichfalls ein wesentliches Hinderniss für das Passieren des Eises. Als im November dieses Jahres ein Theil der Pontonbrücke ausgefahren worden war, blieb die ganze treibende Eisdecke, sobald sich in derselben grössere Schollen befanden, sehr häufig an diesen Pfahlbündeln stehen und die dadurch verursachte Stockung hatte eine Stauung der Eismassen auf der Bank neben dem Hasenholm zur Folge, sobald es den Eisbrechern nicht gelang, eine derartige Stockung zu verhindern. Die Arbeit der Eisbrecher zwischen den Pfahlbündeln wurde aber durch die unmittelbar unterhalb derselben befindlichen Stangenbojen der Ankerketten wesentlich erschwert, so dass an dieser Stelle nur kleinere leichtbewegliche und flachgehende Eisbrecher Verwendung finden konnten.

Ein wesentliches Moment für die Sicherheit der Brücke gegen Zerstörung besteht in der Möglichkeit, dieselbe jederzeit ausfahren und die auf dieselbe durch die Strömung getriebenen Massen Eis, Holz entfernen oder flussabwärts treiben lassen zu können.

Diese Möglichkeit besteht zur Zeit nicht in dem Maasse, das für die Sicherheit der Brücke unbedingt gefordert werden muss.

Im Spätherbst nimmt das Oeffnen der Brückenklappe, welche durch Nässe, Unreinigkeit und dergleichen oder in Folge eines bestimmten Wasserstandes sich festklemmt, zuweilen 2 Stunden und mehr in Anspruch, zuweilen ist es unmöglich, namentlich dann, wenn sich Hindernisse gerade vor die Klappe gelegt haben, weil dieselbe, abweichend von der sonst wohl allgemein üblichen Anordnung nicht nach unten, sondern gegen die Strömung nach oben ausgefahren wird.

Das vorliegende Gutachten des Herrn Prof. Wodzinski bestätigt vollkommen die Berechtigung der vom Börsen-Comité wiederholt ausgesprochenen Meinung, dass hierin ein Cardinalfehler der Pontonbrücke liegt.

Hier muss auch eines mehr nebensächlichen technischen Fehlers in der Construction gedacht werden, der gleichfalls in obigem Gutachten erwähnt wird: das ist der Mangel an Spielraum in den Brückenkappen, der das oben erwähnte Klemmen zur Folge hat und das Oeffnen der Klappe erschwert. Dieser Fehler ist natürlich mit Leichtigkeit zu beseitigen.

Der Einwand, dass die nach unten auszufahrende Brückenklappe eher der Gefahr ausgesetzt sei, durch elementare Gewalt aus ihrer Schlusslage gerissen zu werden, darf wohl kaum ernst genommen werden, da es eine ganze Reihe von Verschlüssen einfachster Art giebt, welche die Brückenklappe noch halten würden, selbst wenn die ganze Brücke nachgegeben haben sollte.

Wenden wir uns nun zur zweiten Aufgabe der Pontonbrücke: das gefahrlose Durchlassen von Schiffen, so finden wir auch hier als unerlässliche Forderung die unbedingte Möglichkeit, die Brückenklappe zu jederzeit öffnen zu können und zwar genau in demselben Sinne, wie die Frage ebenzuvor behandelt worden ist.

Jedoch zeigt sich hier ein weiterer Missstand. Das Durchführen der Schiffe ist nur bei günstigem Wetter möglich und bedarf unter ungünstigen Verhältnissen einer Vorkehrung, welche den Schiffen ermöglicht, unmittelbar oberhalb der Brücke einen Halt zu finden, damit sie beim Treiben stromabwärts die Brückenöffnung nicht verfehlen und dabei selbst zu Schaden kommen oder an der Brücke Schaden verursachen.

Auch in diesem Punkte decken sich die in citirtem Gutachten gemachten Vorschläge mit den Aeusserungen des Unterzeichneten in der Besprechung vom 11. Februar d. Jahres, d. i. Bezug auf die Anordnung von Streichpfählen oberhalb der Brückenöffnung.

Mit Vorstehendem dürfte dem Zweck dieser Zeilen Genüge geschehen sein; ein weiteres Eingehen auf die Brückenfrage liegt ausserhalb des Rahmens der Interessen, welche für Handel und Industrie in Betracht kommen und bedürfte eines umfangreicheren Materials und eingehenderer Untersuchungen, als dem Unterzeichneten zur Verfügung gestanden hat.

Es erübrigt nur noch eine Rekapitulation derjenigen Maassnahmen, welche dazu dienen können, die gegenwärtigen Mängel der Pontonbrücke so weit als möglich zu beseitigen.

Damit die Sicherstellung der Pontonbrücke als Verkehrsmittel gewährleistet werde, ist zu empfehlen:



1) Erweiterung der Lichtweite zwischen den einzelnen Pontons, als durchgreifende Maassregel, indem die nahe bei einander liegenden Pontons je zweier benachbarten Elemente durch ein Ponton grösserer Dimensionen und von passenderer Form ersetzt werden; bevor diese Maassregel durchgeführt sein wird, als Provisorium:

2) Anbringen von Eisbrecherböcken vor den eben genannten zur Auswechselung bestimmten Pontons; jene müssen so construirt sein, dass sie während des Eisganges stehen bleiben können. Dieselben werden sowohl beim Aufstellen als auch beim Ausfahren der Pontonbrücke eine sehr willkommene Hilfe sein.

3) Umstellung der Brückenklappe an der städtischen Seite zusammen mit den Nachbarelementen, in der Weise, dass das Ausfahren der Brückenklappe nach unten, also stromabwärts geschieht.

4) Anbringen einer starken Verschlussvorrichtung für die Brückenklappe, welche so beschaffen sein muss, dass sie nicht nur zur Sicherung des Verschlusses dient, sondern auch das Ausfahren und Einfahren der Klappe in die Schlussstellung erleichtert.

In Bezug auf das ungefährdete und schnelle Passirenlassen von Schiffen durch die Brückenöffnung ist zu empfehlen:

1) der soeben sub 4 gemachte Vorschlag der Umstellung der Brückenklappe,

2) das Anbringen von Streichpfählen oberhalb der Brückenöffnung,

3) die Aufstellung eines Motors zum Betreiben der zum Oeffnen und Schliessen der Brückenklappe erforderlichen Windewerke. Die Erfüllung dieses Vorschlages ist dem Rigaer Börsen-Comité schon im Jahre 1896 seitens der Stadtverwaltung in Aussicht gestellt worden.

Die Ergreifung obiger Maassnahmen liegt ausschliesslich in der Hand der Stadtverwaltung und muss wohl auch auf deren Kosten geschehen, dagegen liegt es ausserhalb der Interessensphäre derselben, die oben dargelegten Missverhältnisse, welche durch die Eisstauungen neben dem Hasenholm hervorgerufen werden, zu beseitigen. Hier die Initiative zu ergreifen, dürfte vor allem Sache des Rigaer Börsen-Comité sein. Die bereits im Jahre 1900 durch den Hafenbauingenieur Pabst gegebene Anregung zum Ausbau des Hasenholms hatte dem Börsen-Comité Anlass gegeben, bei der Hafenbauverwaltung sich für die Vornahme von Baggararbeiten zur Beseitigung jener Untiefen zu verwenden, ohne dass dieser Anregung bisher Folge gegeben wurde.

Der vorliegende Anlass dürfte geeignet sein, diese Sache von Neuem in Erinnerung zu bringen, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass auch die Stadtverwaltung sich zu eingreifenden Massregeln zur Beseitigung der offenbaren Mängel der Pontonbrücke herbeilässt.

Was den Umfang der in Aussicht zu nehmenden Baggararbeiten anbetrifft, so würde man sich zunächst auf die Durchlegung eines Canals von 15 bis zu 20 Faden Sohlenbreite und von ca. 15 bis 20 Fuss Tiefe

längs dem Ufer des Hasenholmes beschränken dürfen; da die Tiefe von 13 bis 15 Fuss auf dem grössten Teil dieser Strecke bereits vorhanden ist, so wird es sich um eine Ausgabe von 20—30,000 Rubeln handeln, welche von der Hafenverwaltung zu diesem Zweck zu bewilligen wären. Der gebaggerte Boden müsste mit Genehmigung der Stadtverwaltung hinter den Regulierungswerken oberhalb des Swirgsdenholmes deponirt werden können.

In Folge der im Börsen-Comité stattgehabten Verhandlungen erklärte sich der Herr Stadtverordnete Augsburg bereit, die Frage in der Stadtverordneten-Versammlung zur Erörterung zu bringen. Ueber das Resultat dieses Schrittes ist dem Börsen-Comité bisher nichts bekannt geworden.

Was die Schaffung einer festen Dünabrücke betrifft, so sind in dieser Angelegenheit im abgelaufenen Jahre keinerlei Verhandlungen gepflogen worden.

### **30. Hebung der Russischen Handelsschiffahrt.**

#### **a. Bildung localer Fluss-Comités.**

Der Vorsitzende der Allerhöchst constituirten Vorberathungscommission zur Bearbeitung der Frage über den Bestand und den Competenzkreis der örtlichen Fluss-Comités, Wirklicher Geheimrath Ssalow, hatte sich seiner Zeit an die Handelsabtheilung des Finanzministeriums mit der Bitte gewandt, zur Theilnahme an den Sitzungen des genannten Comités auch Vertreter der Börsen-Comités einzuladen.

In dieser Veranlassung und in Erwägung dessen, dass es von sehr wesentlicher Bedeutung ist, dass die Interessen von Schiffahrt, Industrie und Handel in gehöriger Weise in der oben genannten Commission vertreten sind, ersuchte die Handelsabtheilung des Finanzministeriums den Rigaer Börsen-Comité mittelst Schreibens dd. 23. Januar 1904 sub № 637, die in dem, diesem Schreiben angeschlossenen Programme enthaltenen Fragen im Kreise der örtlichen Rheder, Industriellen und Kaufleute einer Berathung zu unterziehen und Vertreter des Börsen-Comités zur Theilnahme an den Arbeiten der Commission zu delegiren, deren nächste Sitzung am 12. Februar um 2 Uhr Nachmittags im Saale des Ingenieurconseils (Gebäude des Ministeriums der Wegecommunication, Fontanka, № 117) stattfinden sollte.

Der Börsen-Comité übertrug seine Vertretung den Herren cand. jur. S. Rehsche und Ingenieur A. Pabst, welche am 24. Februar nachstehenden Bericht abgaben:

Die unterzeichneten Vertreter des Rigaer Börsen-Comités auf der am 12. Februar c. im Wegebauministerium anberaumt gewesenen Commissionssitzung in Sachen der Begründung lokaler Flusscomités,



beehren sich dem Börsen-Comité zu berichten, dass sie am 10. Febr. in Petersburg eingetroffen, am Abend desselben Tages an einer unter dem Vorsitze des Präses des Peterburger Börsen-Comités, Herrn Prosorow, im Börsenlocale stattgehabten Versammlung der zu der qu. Commissionssitzung delegirten Vertreter der Börsen-Comités theilnahmen. Als Gäste wohnten dieser Versammlung der Chef des Departements für Handel und Manufacturen, Herr Fedorow und der Geschäftsführer dieses Departements, Herr Tschernischew, bei, und wie sich bald herausstellte, war die Versammlung eben auf Wunsch des Herrn Fedorow zusammenberufen worden, um den Vertretern der Börsen-Comités einige Hinweise bezüglich der Frage der Errichtung der Flusscomités zu geben. Als der Präses des Rybinsker Börsen-Comités, Herr Shurawlew, als Erster das Wort ergreifend, die aus dem Programm herauszulesende Absicht der Regierung, die Verbesserung der Wasserwege und der Flussschiffahrt den projektirten Fluss-Comités anzuvertrauen, dankend hervorhob, erläuterte Herr Fedorow sofort, dass eine so verallgemeinerte, umfangreiche Competenz der Fluss-Comités von der Regierung überhaupt garnicht intendirt sei, und dass die Regierung eine so wichtige, grosse Sache den Fluss-Comités auch garnicht anvertrauen könne; diese letzteren seien vielmehr nur mit rein lokalem Charakter projektirt, und ihre Thätigkeit beschränke sich eben auf Einrichtungen rein lokaler Natur, wie Hafen-, resp. Quai-Anlagen, Errichtung von Landungsbrücken und Krähen, Erlass von Ortsstatuten etc., wobei dann allerdings auch kleine Fahrwasser-verbesserungen — etwa durch Baggerung — innerhalb des begrenzten Rayons des betreffenden lokalen Fluss-Comités gestattet sein würden (also etwa innerhalb des Gebietes eines bestimmten Flusshafens).

Auf den vom 12. — 14. Februar dauernden Commissionssitzungen unter dem Vorsitze des Geheimraths Ssalow (es nahmen Theil unter Andern auch der Chef der Wasserwege des Wegebau-Ministeriums, Iwanitzki, mehrere Chefs von Wegebau-Bezirken; als Vertreter der Hauptverwaltung der Handelsschiffahrt Herr Gorenko, und die Vertreter einiger Landschaftsämter und Städte, sowie des Rybinsker, Ssaratower, Nishni-Nowgorodschen, Astrachanschen und anderer Börsen-Comités) — wurde denn auch auf's Nachdrücklichste der rein lokale Charakter der projektirten Fluss-Comités in der oben angedeuteten Weise betont, und seitens der Regierungsvertreter hervorgehoben, dass dem Bedürfnisse der interessirten Kreise nach Betheiligung an Stromverbesserungen auf ausgedehnten Strecken, resp. Beeinflussung dieser Fragen entsprechend den praktischen Bedürfnissen, vollkommen genügend Rechnung getragen würde, durch die projektirte Antheilnahme der lokalen Fluss-Comités durch ihre Vertreter an den Berathungen der bei den Wegebaubezirken zu begründenden berathenden Commissionen.

Wenn durch diese Erklärung der Regierungsintentionen bezüglich der Antheilnahme der interessirten Kreise an der Nutzbarmachung

unserer Ströme, diese auf ein die Mehrzahl der erschienenen Vertreter nicht befriedigendes Minimum reducirt erschien, so verloren die weiteren Verhandlungen speziell für die Vertreter des Rigaer Börsen-Comités noch dadurch an Interesse, als fast der grösste Theil der Zeit den speciellen Bedürfnissen der Wolga, der Anhörung häufig diametral entgegengesetzter Wünsche der verschiedenen Börsen-Comités, resp. Städte des Wolgagebietes u. s. w. gewidmet wurde.

Die Resultate der Verhandlungen, die in der Form von Unterhaltungen über die einzelnen Punkte des Programms geführt wurden (Abstimmungen fanden nicht statt), sind von uns in Anlehnung an das Programm und gemäss dem der Verhandlung jeder einzelnen Programfrage folgenden Resumé des Präsidirenden, Geheimrath Ssalow, aufgezeichnet worden und liegen hier bei.

#### I. Zweck der Einrichtung und die Aufgaben der Fluss-Comités.

Die Verbesserung der Schiffahrts- und Flössungs-Verhältnisse eines Wasserweges in den Grenzen des Thätigkeitsgebiets der einzelnen Comités. Um diesen Zweck zu erreichen, trifft das Comité Maassnahmen:

a) zur Vertiefung des Wasserweges (locale Wirkung, ausübende Arbeiten für die Vertiefung und Reinigung des Fahrwassers, Uferbefestigungen u. s. w.)

b) zur Verminderung der Schiffahrtsausgaben für das Schleppen (das Bugsiren, die Tuage, die Einrichtung electrischer Zieh-Vorrichtungen u. s. w.).

c) zur Verminderung der Transportunkosten (Bau von Häfen, Anlageplätzen, geschützten Liegestellen und Wegen, welche zu denselben hinführen, von Kränen und Hebevorrichtungen, durch die Versorgung der Waarenbesitzer mit Verpackungsmaterial, durch Versicherung u. s. w.)

d) zur Verbesserung der Transportverhältnisse für Passagiere und Waaren, sowie der Aufbewahrung der Waaren auf den Anlegeplätzen (Bau von Telephonen, Telegraphen. Landungsbrücken, Elevatoren, Magazinen, Speichern, Schuppen, u. s. w.)

e) zur Verhütung von Gefahren durch Feuer, Eisgang u. s. w. und zur Hülfeleistung bei Unglücksfällen.

Ausserdem wird den Comités auferlegt:

a) Fahrzeuge und Flösse zu vermessen, zu besichtigen und zu registriren, sowie statistisches Material für die Verwaltung der Comités zu sammeln.

b) innerhalb der gesetzlichen Bestimmungen und der Regierungs-Anordnungen Regeln auszuarbeiten und in der festgesetzten Ordnung einzuführen, welche die Bedingungen für die Bewegung von Fahrzeugen und Flössen und für den Transport von Passagieren und Waaren festsetzen.



## II. Grundzüge für die Organisation der Fluss-Comités.

Die Fluss-Comités setzen sich zusammen aus Vertretern von Institutionen und Personen, welche Interesse an der Ausnutzung der Wasserwege haben. In den Grenzen der ihnen zuertheilten Rechte legen sie Steuern auf Schifffahrt, Flössung und Waaren, und treffen Anordnungen und Massnahmen, wobei sie für letztere die Summen, welche sie durch die Steuern einnehmen, als auch andere ihnen zur Verfügung stehende Mittel verwenden.

Ausserdem nehmen die Fluss-Comités in der Person ihrer Vertreter Theil an den collegialen Institutionen in den Kreisen des Wegebau-ministeriums, deren Einführung in dem Projekt betr. die Umänderung dieser Kreise vorgesehen ist.

## III. Rechte und Pflichten der Fluss-Comités.

a) Die Festsetzung der Höhe der Steuern in den vom Gesetz festgestellten Grenzen und die Verfügung über diese Steuern.

b) Die Verfügung betr. die im Abschnitt I erwähnten Massnahmen.

c) Die Anregung zu Gesuchen betr. alles das, was mit den Bedürfnissen der Schifffahrt und der Flössung in Zusammenhang steht.

d) Der erforderliche Schriftwechsel mit den Regierungs- und Communal-Institutionen betr. alles das, was in die Verwaltung der Fluss-Comités gehört.

e) Die Abgabe von Gutachten über Vorschläge der Regierung betr. die Verbesserung der Schifffahrts-Verhältnisse eines Flusslaufes.

f) Die Erwerbung und Verwaltung von Immobilien.

g) Das Recht, Anleihen zu machen und zwar in den Grenzen der Jahresoperation ohne Genehmigung der Regierung und über diese hinaus mit Genehmigung der Regierung.

h) Das Recht auf gerichtlichen Schutz.

## IV. Die Beziehungen der Fluss-Comités zu dem Ministerium der Wegecommunication und zu den anderen Ressorts.

a) Die Fluss-Comités gehören zum Ressort des Ministeriums der Wegecommunication und unterliegen in administrativer und technischer, nicht aber in oekonomischer Hinsicht einer Aufsicht desselben.

b) Die anderen Ressorts nehmen, wenn es erforderlich ist, Theil an den Fluss-Comités in der Person ihrer Vertreter.

## V. Zusammensetzung der Fluss-Comités und ihre Organisation.

a) An den Fluss-Comités betheiligen sich sowohl die Vertreter der Personen und Institutionen, welche Vortheile aus der Benutzung der Wasserwege ziehen (die an die Wasserwege angrenzenden Semstvos und Städte, die localen Börsen-Comités, die Schiffsbesitzer, die Holzhändler, die Waarenversender u. s. w.), als auch die Vertreter der dabei

interessirten Regierungsinstitutionen. Die Anzahl der zahlenden Mitglieder muss mindestens ebenso gross sein, als die der nicht zahlenden.

b) Die Ernennung und Wahl der Personen, welche zum Fluss-Comité gehören, erfolgt nach den bestehenden Regeln. Der Präsident muss in seinem Amte vom Wegebauminister bestätigt werden. Ob und wie weit Nichtchristen zuzulassen sind, ist in den Statuten der einzelnen Fluss-Comités festzusetzen.

c) Die Bestimmungen über die bezahlten Aemter sollen den einzelnen Fluss-Comités überlassen bleiben.

## VI. Die Quellen für die Mittel der Fluss-Comités.

a) Die Steuern von Fahrzeugen, Flößen und Waaren. Die Steuer für die Benutzung von mechanischen und anderen Einrichtungen, welche für Rechnung der Comités getroffen worden sind. Letztere sind dem Ministerium der Wegecommunication zur Bestätigung vorzustellen.

b) Unterstützungen und Darlehen aus den Mitteln der Reichs-Rentei und ebenso der dabei interessirten Semstvos und Städte.

c) Freiwillige Unterstützungen durch Institutionen oder Personen.

## VII. Es bleibt den einzelnen Comités überlassen, die Ordnung ihrer Thätigkeit festzustellen.

Massnahmen zur Beseitigung und Verhütung von Schäden, welche die Flüsse anrichten, können auch von den Fluss-Comités getroffen werden. Fragen, betr. die Bewässerung von Ländereien und die Ausnutzung der Wasserkräfte, sind zunächst noch nicht vor die Comités zu bringen.

## b. Schiffsverkehr und Flössung auf den inneren Wasserwegen.

Am 10. November 1904 sub Nr. 7480 ersuchte die Handelsabtheilung des Finanzministeriums den Rigaer Börsen-Comité, einen Vertreter zu einer Commissionssitzung zu ernennen, auf welcher einige Fragen, die den Schiffsverkehr und die Flössung auf den inländischen Wasserwegen betreffen, mit Vertretern des Börsen-Comités und der Interessenten des Schiffsgewerbes berathen werden sollten.

Als Verteter des Rigaer Börsen-Comités nahmen an dieser auf den 27. Nov. anberaumten Sitzung die Herren Richard Lyra und C. v. Hübnetheil. Zur Berathung kam ein im Ministerium der Wegebauten ausgearbeiteter Gesetzentwurf, betreffend die Schifffahrt und Flössung auf den Binnengewässern. Zur Beprüfung des sehr umfangreichen Materials wurde eine Commission gewählt, die am 4. December ihren mündlichen Bericht abgab.



Aus dem Berichte derselben war zu ersehen, dass die Angelegenheit den Rigaschen Schiffsverkehr wenig berührt und dass die in Aussicht genommenen Bestimmungen für die Flössung sich zum grossen Theil bereits eingebürgert haben.

### c. Registrirung von Seeschiffen.

Gemäss dem Allerhöchst genehmigten Programme der Arbeiten zur Ausarbeitung des Entwurfs zu einem Gesetzbuch für die Handelschiffahrt übersandte der Vorsitzende der Allerhöchst niedergesetzten Redactionscommission Herr Senateur J. Karnitzki bei einem Circulär schreiben vom 9. Juni 1904 sub Nr. 666 dem Rigaer Börsen-Comité zur Begutachtung ein Exemplar des von der IV. Subcommission ausgearbeiteten Entwurfs von Regeln über die Registrirung von Seeschiffen nebst Erläuterungen.

Da dieser Entwurf zu Beginn des Herbstes 1904 in einer besonderen Conferenz endgültig geprüft werden sollte, bat der genannte Vorsitzende, bevor der Entwurf zur Bestätigung in vorschriftmässiger Ordnung eingebracht wird, das Gutachten spätestens bis zum 1. Sept. d. J. an die Canzellei des Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen unter der Adresse des Geschäftsführenden Gliedes der Redactionscommission S. P. Wesselago gelangen zu lassen.

Hiebei fügte Herr Senateur Karnitzki hinzu, dass sämmtliche zu genanntem Termin eingegangene Aeusserungen der interessirten Institutionen und Personen der Allerhöchst eingesetzten Besonderen Conferenz in der Form eines Sammelbandes nach dem beigefügten Muster vorgelegt werden sollen.

In Folge dessen sei es wünschenswerth, dass in den vorzustellenden Gutachten die Bemerkungen zu jedem Artikel des Entwurfs besonders gemacht werden, mit genauer Angabe des Artikels, auf den sich die betreffende Bemerkung bezieht. Ausser diesen Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln seien auch allgemeine Bemerkungen zum Inhalte des gesammten Entwurfs oder zu einzelnen Abschnitten desselben statthaft; Bemerkungen jedoch, die sich auf mehrere, keinen ganzen Abschnitt bildende Artikel beziehen, bitte er auf die einzelnen Artikel zu vertheilen, wobei, falls sich eine Bemerkung zu einem Artikel auch noch auf einen anderen beziehe, bei letzterem ein Hinweis auf die früher dargelegte Bemerkung gemacht werden könne.

Zur Begutachtung des sehr umfangreichen Entwurfs setzte der Börsen-Comité eine besondere Commission, unter dem Vorsitze des Herrn Aeltesten A. Augsburg nieder, zu deren Gliedern die Herren Water-shout B. Mora, Capt. Grell, Capt. Stavenhagen, A. von Hertwig und Director Mc. Intosh designirt wurden.

Die Commission hat unter Hinzuziehung des hervorragenden Juristen weil. V. von Zwingmann nachstehendes Gutachten abgegeben, welches der Börsen-Comité beim Schreiben vom 4. September 1904 sub № 980 dem geschäftsführenden Gliede der Allerhöchst bestätigten Redactionscommission für die Ausarbeitung des Entwurfs zu einem Gesetzbuche für die Handelsschifffahrt, Herrn S. P. Wesselago übersandte.

„Bemerkungen des Rigaschen Börsen-Comités auf das Project der Regeln, betreffend die Registrirung von Seeschiffen.

In seinem über das Project der Regeln, betr. die Verpfändung von Seeschiffen abgegebenen Gutachten, hat der Börsen-Comité die Ansicht ausgesprochen, dass das erwähnte Gesetzproject als temporäre Massregel im Allgemeinen Sympathie verdiene, aber dass nichtsdestoweniger die Einführung dem Publicum zur Einsichtnahme offenstehender Schiffsregister wünschenswerth sei, in die obligatorisch die Abmachungen sowohl in Bezug auf die Pfandrechte, als auch auf das Eigenthumsrecht an See- und Flussschiffen einzutragen seien. Daher lässt sich mit noch grösserer Freude das gegenwärtige Gesetzproject begrüssen, das, indem es den von den Vertretern der Schifffahrts-Industrie ausgesprochenen Wünschen entgegenkommt, sich zur Aufgabe gestellt hat, eine regelrechte Registrirung von Seeschiffen einzuführen, die bestimmt ist, nicht nur die Daten technischen und administrativen Characters, sondern auch alle Auskünfte über die juridischen Beziehungen des betreffenden Schiffes in sich zu vereinigen. Gestützt auf die von der Praxis der westlichen seebefahrenden Völker ausgearbeiteten Grundlagen und solche auf die Lebensbedingungen des russischen Schifffahrtsgewerbes anwendend, erfüllt das Project seine Aufgabe im Allgemeinen sehr befriedigend und giebt volles Recht zu der Hoffnung, dass die von ihm aufgestellten Regeln zur Entwicklung unserer Schifffahrt mitwirken und als Vorbereitung dafür dienen können, den Schiffseigenthümern einen hypothekarischen Credit zu gewähren.

Was indessen die einzelnen Bestimmungen des Projects anlangt, so ist der Börsen-Comité bei einigen von ihnen stehen geblieben, die, seiner Meinung nach, theils im Wesen, theils nur bezüglich ihrer Redaction einer Abänderung bedürfen. Die dementsprechenden Erwägungen und Vorschläge sind in nachstehenden Bemerkungen dargelegt:

Zum Art. 5. Die Schiffsregister sind nur dann im Stande, als feste Grundlage für die Vollziehung von Rechtsgeschäften in Bezug auf Seeschiffe zu dienen, wenn die in ihnen niedergelegten Auskünfte unbegrenzte Publicität geniessen, d. h. wenn einerseits sich Niemand mit Unkenntnis dessen, was im Register vorgeschrieben ist, entschuldigen kann und wenn andererseits der Inhalt des Registers zur Einsichtnahme



Allen und Jedem offensteht. Die erste Voraussetzung, obgleich sie nicht positiv ausgedrückt ist, wird aber augenscheinlich vom Project anerkannt, da es in den Art. 34 und 39 die Wirksamkeit von Vereinbarungen über die Veräußerung eines Schiffes in Bezug auf rechtschaffene und nichtrechtschaffene dritte Personen abgrenzt; als „rechtschaffen“ kann selbstverständlich nicht derjenige erachtet werden, der sich auf seine Unkenntniss juridischer Thatsachen bezieht, die in das öffentliche Schiffsregister eingetragen sind, das namentlich dazu bestimmt ist, alle Auskünfte über die thatsächliche und juridische Lage des betreffenden Schiffes festzustellen. Die Anerkennung aber dieser Voraussetzung, ohne welche die Schiffsregister jeder juridischen Bedeutung überhaupt beraubt wären und ihre Führung sich nur als überflüssiger Geld- und Zeitverlust darstellen würde, führt unvermeidlich zum Schluss der Nothwendigkeit auch der zweiten Voraussetzung, d. h. der allgemeinen Zugänglichkeit des Inhaltes des Schiffsregisters, die auch von allen ausländischen Gesetzgebungen angenommen ist (Französisches Gesetz vom 10. Juli 1885, Art. 16; Deutsches Gesetz vom 22. Juni 1899, § 5 und andere), denn es wäre offenbar ungerecht, Jemand die Nichtkenntniss der in dem Schiffsregister enthaltenen juridischen Beziehungen des betreffenden Schiffes als Schuld anzurechnen, wenn die Möglichkeit der Erkundigung nach ihnen von der speciellen Erlaubniss dazu, sei es des Rheders selbst oder des Leiters der Registrirungs-Behörde, abhängt. Die Genehmigung kann allein für die Durchsicht der sich auf das Schiff beziehenden Original-Documente gefordert werden. Im Uebrigen liegt kaum Grund zur Befürchtung vor, dass der freie Zutritt zu dem Schiffsregister eine unnöthige Belästigung der Beamten der Registrirungs-Behörde hervorrufen könnte und das um so mehr, als für die Einsichtnahme in das Register eine bestimmte Zahlung festgestellt werden kann, die — wie das durch die Erfahrung der Grundbuchbehörde in den Ostsee-Gouvernements bewiesen wird — auch hinreichend die Lust zügelt, in die Hypothekenregister aus reiner Neugier Einsicht zu nehmen. Daher wäre der Art. 5 folgendermassen abzuändern:

Jedermann ist berechtigt, gegen eine festgesetzte Zahlung (Art. 120) in die Schiffsregister Einsicht zu nehmen, aus ihnen die ihm erforderlichen Auskünfte auszuziehen und die Ausreichung von Ergebnissen und Auszügen aus denselben zu fordern; zur Durchsicht aber der auf das Schiff bezüglichen Documente und zum Empfang von Auszügen oder Copien aus denselben werden Privatpersonen, ausser den Schiffsrhedern und Personen, die Rechte auf das Schiff besitzen, nur mit Genehmigung der mit der Führung des Schiffsregisters betrauten Persönlichkeit zugelassen, nachdem das Vorhandensein eines rechtlichen Interesses daran festgestellt worden.

Zum Art. 21. In Berücksichtigung dessen, dass das Patent, falls das Schiff sich in einem Hafen befindet, der Zoll- oder Hafen-

Institution vorgestellt werden muss, wäre es richtiger, den ersten Theil des Art. 21 so zu fassen:

Das Patent zur Fahrt unter russischer Flagge muss sich während der Reise beständig auf dem Schiff befinden.

Im Art. 24 wäre zu grösserer Genauigkeit an Stelle der Worte: „nach Gutdünken des Schiffsrheders“ zu sagen:

nach Gutdünken des Schiffsrheders oder unter gemeinsamer Bewilligung aller Schiffseigentümer, wenn das Schiff mehreren Rhedern gehört.

Zum Artikel 35. Wenn der Uebergang des Eigenthumsrechtes an den Erwerber in Bezug auf rechtschaffene Dritte nur Kraft erhält vom Tage der Eintragung der Veräusserung in das Schiffsregister (Artikel 34) und wenn eine solche Eintragung nicht anders vollzogen werden kann, als auf Bitte der Parteien (Artikel 36 und Erläuterung dazu auf Seite 56), so ist nicht ersichtlich, weshalb der Artikel 35 den Notaren vorschreibt, die Registrirungsbehörde über die stattgehabte Veräusserung zu benachrichtigen. Vor Allem würde eine solche Benachrichtigung eine unnütze Arbeit dem Notar bereiten und eine unnütze Anhäufung von Papieren in der Registrirungs-Institution nach sich ziehen, die nicht berechtigt ist, die empfangene Mittheilung zur Vervollständigung des Schiffsregisters zu benutzen, aber dennoch verpflichtet ist, die empfangene offizielle Mittheilung zur Wissenschaft zu nehmen, ohne zu wissen, zu welchem Zweck namentlich. In eine noch zweifelhaftere Lage versetzt der Artikel 35 indessen das Publicum. Die obligatorische Registrirung der Seeschiffe soll geführt werden, um den sich auf sie erstreckenden juridischen Rechtsbeziehungen die gehörige Publicität und sichere Grundlage zu geben. Dieses Ziel kann nur in dem Falle erreicht werden, wenn das Schiffsregister 1) völlig zugänglich für jeden ist, der an seiner Einsicht interessirt sein kann (siehe oben die Bemerkung zum Artikel 5), und 2) in Wirklichkeit volle und genaue Auskünfte über die das Schiff betreffenden juridischen Daten giebt. Wenn aber ausser dem allgemein zugänglichen Register noch eine zweite Sammlung von Auskünften bestände, die mehr oder weniger durch das Canzelleigeheimniss verhüllt ist, so wird der wohlthätige Einfluss des öffentlichen Schiffsregisters illusorisch, und Niemand, der in Bezug auf ein Schiff ein Rechtsgeschäft zu vollziehen wünscht, kann dessen mehr sicher sein, dass die in dem Schiffsregister enthaltenen Daten der Wirklichkeit entsprechen, sondern wird genöthigt sein, neben dem Schiffsregister noch danach Umschau zu halten, ob nicht in die Canzellei noch andere, in das Register nicht eingetragene Auskünfte gelangt sind. Die Unterlassung einer solchen Vorsicht kann bisweilen recht ernste Folgen haben. Nehmen wir an, dass Jemand, der sich aus dem Schiffsregister überzeugt hat, dass ein Schiff der Person A. gehört, im Gericht, zur Besicherung seiner Forderung,



die Anlegung eines Arrestes auf das Schiff erwirkt hat; bei der Anmeldung seiner Bitte aber um Eintragung eines Vermerks darüber, gemäss Artikel 71 des Projectes, erweist es sich, dass mittlerweile eine Benachrichtigung des Notars eingelaufen ist über den Weiterverkauf des Schiffes an die Person B. Ist jetzt die Registrirungs-Institution verpflichtet, den Vermerk einzutragen, entsprechend dem Inhalt des Schiffsregisters, oder muss sie Solches verweigern, gestützt auf die erhaltene Mittheilung? Im ersten Fall ist die Benachrichtigung augenscheinlich jeder Bedeutung beraubt; im zweiten Fall aber wird der Canzellei-Correspondenz der Vorzug vor der im Interesse des Publicums eingeführten Registrirung gegeben und auf solche Weise die ihr vom Project zugeeignete Oeffentlichkeit und Zuverlässigkeit umgeworfen. In jedem Fall erscheint die Regel des Artikels 35 als Ueberbleibsel des veralteten Verbot-Systems, für das es in einem auf den Principien des heutigen Hypotheken-Systems aufgebauten Gesetz schon keinen Raum mehr giebt, da es nur in der Praxis unerwünschte Missverständnisse bezüglich der Bedeutung und Folgen der notariellen Benachrichtigung hervorrufen und zum Aufwerfen der Frage nach der Verantwortlichkeit der Registrirungsinstitution für den Fall der gezeigten Missverständnisse Anlass geben könnte. Desshalb müsste der Art. 35 der Ausschliessung aus dem Project unterliegen.

Nach dem Artikel 39 sind die Bedingungen der Vereinbarung über die Veräusserung in Bezug auf dritte rechtschaffene Personen obligatorisch, wenn sie in die Aufschrift auf dem Schiffs-Certificat und in die Abmerkung im Schiffsregister gewilligt haben; nach dem Artikel 34 unterliegen aber der Eintragung überhaupt alle Verkaufsbedingungen, deren Eintragung die Parteien fordern. Wenn diese Bestimmung des Projectes Gesetzeskraft erhält, so werden die Parteien, um ihren Vereinbarungen die obligatorische Kraft auch für alle dritten Personen zu sichern, aller Wahrscheinlichkeit nach auf Eintragung des Vertrages durch Aufschrift auch in das Schiffsregister ganz und voll bestehen, da es für sie weniger schwierig und andererseits vorsichtiger ist, keine einzige Bedingung auszulassen. Die Folge hiervon wird die Belastung des Schiffsregisters mit verschiedenen Kleinigkeiten sein, die die Uebersicht hindern und in Wahrheit kaum irgend welchen Nutzen bringen. (Siehe Project des Obligationsrechts, 2. Redaction, Seite 20 und 21). Unabhängig hiervon kann der Artikel 39 auch, dem Wesen nach, vom juridischen Standpunkt aus nicht als richtig anerkannt werden. Nach einem allgemein anerkannten juridischen Grundsatz entspringen für diejenigen, die an der Schliessung eines Vertrages nicht theilgenommen haben, keinerlei Verpflichtungen aus denselben, weshalb die Bedingungen der Vereinbarung über Veräusserung eines Schiffes als solche für dritte Personen überhaupt nicht obligatorisch sind. Die Bedingungen der Vereinbarung können ihre Wirksamkeit auf unbe-

theiligte Personen nur dann erstrecken, wenn durch sie der Uebergang des Eigenthumsrechts auf den Erwerber vereinbart wird, oder mit anderen Worten: wenn von der Bedingung im technischen Sinne die Erwerbung eines dinglichen Rechts abhängt, während alle Vereinbarungen der Parteien, die ihre obligationsmässigen (persönlichen) Beziehungen betreffen, für unbetheiligte Personen gleichgiltig sind. Im Hinblick darauf, dass betreffend Veräusserung eines Schiffes oder eines Anteils an einem solchen im Schiffsregister nur eine Abmerkung gemacht wird, um in Bezug auf dritte Personen das Eigenthumsrecht festzustellen, können Gegenstand der Eintragung in die Register nur allein solche Bedingungen der Vereinbarung sein, von deren Eintritt die Erwerbung des Eigenthumsrechts oder eines anderen dinglichen Rechts durch die Parteien abhängig gemacht worden ist. Die Redaction der Artikel 34 und 39 bedarf daher einer den angeführten Erwägungen entsprechenden Veränderung, wobei das Richtigste zu sein scheint, festzustellen, dass betreffend Veräusserung eines Schiffes unter einer aufschiebenden Bedingung im Schiffsregister nur nach Eintritt der Bedingung die Eintragung gemacht wird.

Zum Artikel 50. Die Priorität zwischen mehreren Verpfändungsacten kann begreiflicherweise ausschliesslich durch die Zeit ihrer Vollziehung bestimmt werden. Der Artikel 50 beabsichtigt indessen die Priorität nicht der Acte, sondern der in das Schiffsregister eingetragenen Pfandrechte einzuführen, wobei es geschehen kann, dass nach dem früher vollzogenen Acte das Pfandrecht später eingetragen wird und umgekehrt. In Erwägung dessen, wäre der erste Theil des Artikels 50 folgendermassen zu fassen:

Die Priorität zwischen mehreren Pfandrechten, die auf ein und dasselbe Schiff bestellt worden sind, wird durch die Zeit ihrer Eintragung in das Schiffsregister bestimmt (§ 53).

Den zweiten Theil des Artikels 50, der keine logische Verbindung mit der Priorität der Pfandrechte hat, müsste man als selbständigen Artikel abtrennen und ihn im Project nach dem Artikel 55 einschalten.

Zum Artikel 51. In der Erläuterung zum Artikel 391 des Projects des III. Buches der Bürgerl. Gesetzg. ist als sehr nützlich anerkannt worden, in der Verpfändungsschrift anzugeben, ob das Schiff versichert ist, wo namentlich und für welche Summe, da das Pfandrecht des Gläubigers sich auch auf die Versicherungsprämie erstreckt. Indessen wird mit einer solchen Angabe in der That kaum irgend ein Nutzen verbunden sein, da die Verpfändungsschriften gewöhnlich auf mehr oder weniger lange Zeit vollzogen werden, die Versicherung des Schiffes aber grösstentheils für eine bestimmte Reise stattfindet, und auf diese Weise daraus, dass das Schiff während Vollziehung der Ver-



pfändungsschrift in einer bestimmten Gesellschaft und für eine bestimmte Summe versichert ist, keineswegs ein Schluss auf das Bestehen derselben Versicherung auch noch zur Zeit der Verwirklichung des Pfandrechts gezogen werden kann. Die Sicherstellung des Pfandnehmers lässt sich in dieser Beziehung bei weitem leichter durch die Aufnahme eines Vorbehalts in die Verpfändungsschrift darüber erreichen, dass der Pfandgeber verpflichtet wird, beständig das Schiff seinem Werthe entsprechend versichert zu halten, bei Gefahr der sofortigen Beitreibung des ganzen Schuldcapitals. Diesen Vorbehalt geniessen die Parteien übrigens auch aus eigener Initiative und ohne gesetzliche Bestimmung darüber. Der Punkt 4 des Artikel 51 wäre daher zu streichen.

Im 2. Punkte wird die Angabe der Höhe der Procente gefordert. Im Hinblick darauf, dass ein Pfandrecht zur Sicherstellung jeder Geldforderung (Artikel 44 des Projectes) bestellt werden kann und folglich auch einer Schuld, die nur durch eine gewisse Capitalsumme begrenzt ist (wie z. B. bei der sogenannten Credit-Hypothek), wäre es richtiger, im 2. Punkte zu sagen:

Die Summe . . . . . der Forderung und der Betrag der Procente, wenn solche in dem Act ausbedungen sind, wie auch die Termine für Zahlung des Capitals und der ausbedungenen Procente.

Der Artikel 52 wäre aus demselben Grunde auszuschliessen, der zum Artikel 35 als massgebend angeführt war.

Zum Artikel 53. Weder in diesem, noch in einem anderen Artikel ist positiv die Regel ausgedrückt worden, dass das Pfandrecht auf ein Seeschiff allein von der Person bestellt werden kann, die als Eigenthümer des Schiffes nach dem Schiffsregister gilt. Der Sinn des Artikels 34 führt allerdings zu dem Schluss darüber, dass die angegebene Regel von der Majorität der Commission anerkannt wird. Indessen ist eine genaue Feststellung darüber im Gesetze nothwendig, da ausschliesslich auf diesem Wege es möglich ist, die Interessen des Pfandnehmers in genügendem Maasse zu wahren. Nach dem Project hängt die Eintragung der Abmerkung über das Eigenthumsrecht auf das Schiff völlig vom Gutdünken des Erwerbers ab und die Redaction des Artikels 34 schliesst nicht die Möglichkeit aus, dass als Eigenthümer unter gewissen Bedingungen auch eine Person betrachtet werden kann, die in das Schiffsregister nicht eingetragen worden ist. Gleichermassen fordert der Artikel 53 nur die Einwilligung „des Schiffseigenthümers“ und die Vorstellung des Schiffscertificats, so dass die eine oder andere Registrirungs-Institution, wenn der Pfandgeber nach dem Schiffscertificat als Eigenthümer bezeichnet wird, vielleicht das auch von ihm bestellte Pfandrecht einträgt, ohne vorgängige Ueberschreibung des Schiffes auf seinen Namen im Schiffsregister. Wenn anerkannt werden muss, dass

in Bezug auf dritte Personen das Eigenthumsrecht auf den Erwerber nicht kraft der Aufschrift auf dem Schiffs-Certificat, sondern nur vermittelst des entsprechenden Vermerks im Schiffsregister übergeht, wie solches von der Majorität der Commission in Uebereinstimmung mit der Majorität der heutigen Gesetzgebungen anerkannt wird, so kann consequenterweise auch die Verpfändung eines Schiffes durch seinen Erwerber nur nach Vollziehung des Vermerks über den Uebergang des Eigenthumsrechtes in das Schiffsregister zugelassen werden, denn die Bestellung eines Pfandrechts setzt das Vorhandensein des Eigenthumsrechtes in der Person des Pfandgebers voraus. Hieraus ergibt sich, dass dem noch nicht in das Schiffsregister eingetragenen Eigenthümer die Bitte um Eintragung einer Pfandverschreibung verweigert werden muss, ungeachtet dessen, dass die Erwerbung seines Eigenthumsrechtes auf dem Schiffs-Certificate vermerkt worden ist. Und nur bei einer solchen Ordnung ist die Einführung eines nicht zu erschütternden Pfandrechts auf ein Seeschiff denkbar, während die Vollziehung der Aufschrift allein über den Uebergang des Eigenthumsrechtes auf dem Schiffs-Certificate noch keine genügende Garantie bietet, denn das Schiffs-Certificat befindet sich in den Händen des Rheders und die auf ihm gemachte Aufschrift über Erwerbung des Eigenthumsrechtes kann vernichtet oder notariell durch eine andere Aufschrift ersetzt sein, ohne Wissen des Pfandnehmers, der in die Ertheilung eines Darlehens auf das Schiff gewilligt hat.

Der Artikel 56 lässt die Uebertragung von Acten über Verpfändung eines Schiffes nur vermöge Aufschriften auf den Namen zu und schreibt dabei, in Abweichung von dem Project über Verpfändung von Seeschiffen, sogar die obligatorische Eintragung in das Schiffsregister vor. Nach Meinung des Börsen-Comités kann diese Bestimmung des Projectes nicht als gelungen anerkannt werden. Der von dem Gesetzproject verfolgte Hauptzweck besteht ja in der Heranziehung freier Capitale zum Bau von Schiffen und in der möglichst erfolgreichen Beschaffung eines Credits zur Förderung und Erleichterung des Schiffsgewerbes. Die Capitalisten aber zur Hergabe von Geld gegen Verpfändung von Seeschiffen zu vermögen, wird nur unter der Bedingung gelingen, wenn die Anlage des Capitals nicht nur in finanzieller Beziehung vorthellhaft, sondern auch bequem ist. Eine sehr wichtige Rolle hierbei spielt die leichte Circulation der auf die angegebenen Darlehen ertheilten Geldpapiere. Wenn die Uebertragbarkeit der Verpfändungsacte auf Seeschiffe mit einer so schwerfälligen Form umstellt werden soll, wie dies vom Project in Aussicht genommen ist, so braucht man kein Prophet zu sein, um vorherzusagen, dass die im Interesse unserer Handelsflotte wünschenswerthe Heranziehung freier Capitalien zur Entwicklung der Schiffsindustrie ein frommer Wunsch bleiben wird.



Die im Art. 56 des vorliegenden Projectes ausgesprochene Regel des Art. 10 des Projectes über die Verpfändung von Seeschiffen ist auf der Erwägung begründet, dass auch die Abtretung einfacher Forderungen nach den bestehenden Gesetzen nur möglich ist mit Angabe des Cessionars und dass die Blanco-Abtretung von Pfandforderungen ausserdem nicht zulässig ist im Hinblick auf die in der Praxis dabei möglichen Missbräuche, die den Reichsrath veranlasst haben, sich gegen die Zulassung einer unmittelbaren Eintragung der Pfandforderung auf den Inhaber (au porteur) auszusprechen, zwischen welcher Eintragung und der Blanco-Cession volle Analogie bestehe. Indessen passen die angeführten Erwägungen, wenn man sie auch als stichhaltig in Bezug auf die Verpfändung von Immobilien im allgemeinbürgerlichen Verkehr ansehen wollte, kaum zu den davon völlig verschiedenen Bedingungen des Handelslebens, dessen erfolgreiche Entwicklung namentlich durch die Befreiung von unnützen Formalitäten bedingt wird, die den freien Verkehr erschweren. Das wird auch von der Gesetzgebung anerkannt, da sie für die zu vollziehenden Handelsabmachungen überall in formeller Beziehung weniger strenge Bedingungen aufstellt. Im Westen können die Geldverpflichtungen der Handels-Industriellen „an Ordre“ ausgestellt sein und obgleich diese Möglichkeit durch unser Gesetz noch nicht als allgemeine Regel angenommen ist, so wird doch die Cession durch namentliche, wie Blanco-Aufschriften auch bei uns nicht nur in Bezug auf Wechsel (Art. 18 des Wechselges.), sondern auch auf die von den Waarenspeichern ausgestellten Speicher- und Pfandscheine (Art. 789 des Handelsges.) zugelassen. Die Bestimmungen des Wechselgesetzes dienen auch als anschaulicher Beweis dafür, dass die Ausstellung eines Geld-documents auf den Inhaber und die Möglichkeit der Uebertragung eines solchen durch Blanco-Aufschrift ihrem Wesen nach nicht identisch sind, da das Wechselgesetz die Ausstellung von Wechseln auf den Inhaber verbietet, aber nichtsdestoweniger Blanco-Indossi gestattet. Diese Bestimmung erscheint allerdings als Erwerb der allerneuesten Zeit, während das Wechselgesetz vom J. 1893 noch auf die Blanco-Indossi, wie auf ein gefährliches Werkzeug blickten und sie nur „für eigene Gefahr“ der Betheiligten zuliess; die Cession aber von Verpfändungsacten ist, nach dem buchstäblichen Sinn der Art. 1653 u. 1678 des Privatrechts auch jetzt noch überhaupt verboten. Man sollte indes meinen, dass gerade im Hinblick auf das unzweifelhafte historische Factum, dass die freie Uebergabe von Geldforderungen, sowohl durch ein Pfandrecht besicherter, wie unbesicherter, sich allmählich entwickelt hat und gegenwärtig sich noch immer mehr und mehr entwickelt, — es kaum zweckentsprechend sein dürfte, in das gerade auf Hebung des Credits der Schiffsrheder und auf die Erleichterung der Schiffsindustrie gerichtete neue Gesetz das bedingungslose Verbot der Blanco-Cessions-Aufschriften hineinzutragen, aus Befürchtung dabei in der Praxis möglicher Miss-

bräuche. Diese letzteren werden stets und bei der Wirksamkeit jeglichen Gesetzes möglich sein, wie schlaue es auch erdacht sei, denn gewandte Industrieritter werden immer dem gesetzlichen Verbot gegenüber ihre dunkle Affairen durchbringen. Sich aber von der Einführung von Rechts-Instituten, die bei normaler Ordnung der Dinge einen nützlichen Einfluss auf den oeconomischen Wohlstand ausüben, nur deshalb loszusagen, weil man sie bisweilen auch zu rechtswidrigen Manövern missbrauchen kann, und lästige Formalitäten für den rechtschaffenen Verkehr zu schaffen wegen möglicher Ausnahmefälle verbrecherischen Begehrens nach fremdem Eigenthum, — dazu ist nach Ansicht des Börsen-Comités kein richtiger Grund vorhanden. Die Blanco-Cessions-Aufschriften auf Verpfändungsacten werden in den Ostsee-Gouvernements seit Alters geübt und keinerlei unangenehme Folgen dieser Ordnung der Cession sind bemerkbar. Im Gegentheil, wenn der hypothekarische Credit in diesem Gebiet in bedeutend grösserem Maasse entwickelt ist, als in den inneren Gouvernements, und wenn, Dank diesem Umstande, Geld unter Verpfändung von Immobilien im Ostseegebiet zu bedeutend niedrigen Renten aufzunehmen möglich ist, so hat zu diesem Resultate in nicht geringem Maasse die von den örtlichen bürgerlichen Gesetzgebungen zugelassene Cession von Obligationen durch Blanco-Aufschrift beigetragen, mittelst deren ein ungehinderter und leichter Verkehr der Geldmittel garantirt ist. Um so vortheilhafter muss die Übertragbarkeit durch Blanco-Aufschriften sich auf Verpfändungsacte äussern, deren Gegenstand Seeschiffe sind. Die Ertheilung eines Darlehens unter Verpfändung von Schiffen ist unvermeidlich mit einem gewissen Risiko verbunden, weswegen sich zu einer solchen eher Unternehmer von Handelsoperationen, als Privatpersonen entschliessen, die in Geschäften unerfahren sind und es vorziehen, ihre Capitalien in Staatsfonds oder Pfandbriefen von Agrarbanken anzulegen. Im Handelsverkehr aber schätzt man, wie bereits gesagt, vor Allem die Geldverpflichtungen, die eine leichte Circulation geniessen. Auf diese Weise werden Verpfändungsacte auf Seeschiffe, wenn jede Uebergabe derselben nicht anders vollzogen werden kann, als auf den Namen einer bestimmten Person und unter Vermittelung des Notars, sicher nicht viele Liebhaber finden, sondern den allerletzten Platz einnehmen, indem sie anderen Geldverpflichtungen nachstehen werden, die sich durch bequemere Uebertragbarkeit auszeichnen. Die schweren Folgen des vorgeschlagenen Art. 56 des Projectes müssen sich mit besonderer Schärfe namentlich auf die Schiffsrheder der Ostseeprovinzen legen, wo die Uebertragbarkeit jeder Schuldverpflichtung durch Blanco-Aufschriften, Kraft des Art 3473 des Privatrechts, sich von selbst versteht.

Indem der Börsen-Comité in der vorgeschlagenen Einengung der freien Uebertragbarkeit von Hypotheken das allerwesentlichste Hinderniss bei der Gewährung von Credit gegen Verpfändung von



Seeschiffen erblickt, ein Hinderniss, das die segensreichen Folgen der zu erwartenden Gesetzesbestimmungen über die Verpfändung von Seeschiffen völlig paralysiren kann, und indem er darauf hinweist, dass sich für die Zulassung der Blanco-Cessionen auch alle übrigen Interessenten in den Ostsee-Gouvernements ausgesprochen haben, kann es der Rigasche Börsen-Comité nicht unterlassen, zum zweiten Mal den Vorschlag zu machen :

aus dem Art. 56 die Theile 2 u. 3 auszuschliessen.

In solchem Fall würde die Frage, betreffend die Zulässigkeit von Blanco-Cessionsaufschriften nicht durch das neue Gesetz präjudicirt werden, sondern bliebe offen und unterläge der Entscheidung in Grundlage der allgemeinen Civilgesetze. Der in Nr. 63 der Bemerkungen gemachte Einwand, dass der Schiffsrheder nicht wissen kann, wer sein Gläubiger sei, steht mit der Zulassung der Blanco-Cessionen in keinerlei Verbindung, denn diese Unbequemlichkeit, die an und für sich keine ernste Bedeutung hat, kann der Pfandgeber, wenn er es für nützlich hält, dadurch vermeiden, dass er in die Hypothek den Vorbehalt aufnimmt, dass sie ohne seine Zustimmung nicht übertragbar sei, wie dies auch durch den I. Theil des Art. 56 vorgesehen ist.

Zum Art. 57. Es liegt kein Grund vor, zur Löschung des Pfandrechts die Aufschrift des Pfandnehmers „über den Empfang voller Befriedigung auf die Hypothek“ zu fordern, sondern es genügt völlig die Aufschrift über seine Einwilligung in die Löschung des Verpfändungs-Vermerks, da hierzu der Inhaber der Hypothek seine Zustimmung auch abgesehen von voller Befriedigung ertheilen kann, so z. B. auf Grund eines Vergleichs, oder wegen Aufhörens des durch das Pfand besicherten Schuldverhältnisses u. dgl. m.; für die Registrirungs-Institution ist aber nichts weiter erforderlich, als die Einwilligung des Gläubigers in die Löschung, gleichgültig aus welchem Grunde namentlich.

Zum Art. 58. Wenn zur Eintragung eines Vermerks in das Schiffsregister entweder ein Executionsmandat oder die Copie einer gerichtlichen Entscheidung, gemäss Art. 71, vorgestellt werden kann, so liegt kein Grund vor, die Löschung des Vermerks von der Vorstellung insbesondere des Executionsmandats abhängig zu machen, das der die Bitte um Löschung ausprechenden Person zur Beitreibung von Gerichtskosten oder dgl. nöthig sein kann. Daher wäre die Redaction des Art. 58 mit dem Art. 71 in Einklang zu bringen.

Zum Art. 59. Im Hinblick darauf, dass die Zinsen der Hypothek, nach Art. 50, privilegirte Befriedigung vor den persönlichen Forderungen auch für mehr als eine 2-jährige Frist geniessen, ist es kaum gerecht, die Löschung des Pfandrechts zuzulassen auf einseitiges Ansuchen des Schuldners in Folge seinerseitiger Deponirung der Zinsen nur für 2 Jahre.

Zum Art. 62. Die besondere Führung von Listen seitens der Registrirungs-Institution über diejenigen Verpfändungsacte, über deren Verlust oder Vernichtung Publicationen erfolgt sind, wird, wie es scheint, keinen practischen Nutzen bringen, da bis zum Ablauf der Proclamationsfrist die Publication nach Art. 60 im Empfangszimmer ausgehängt sein muss, mithin auch ohne Liste bekannt wird; nach dem Ablauf der Frist aber muss sie zugleich mit der gerichtlichen Entscheidung (Art. 60) in die für das betreffende Seeschiff angelegte Acte eingenäht werden, wo man sich über Verlust und Vernichtung des Actes viel leichter orientiren kann, als in der durch den Art. 62 vorgeschlagenen Liste.

Zum Art. 74. Mit der Bestimmung des Projectes, dass infolge Eintragung eines Vermerks über Sicherstellung einer Forderung das Schiff weder veräussert, noch verpfändet werden kann, kann man sich weder vom geschäftlichen, noch vom juridischen Standpunkt aus einverstanden erklären. Nach der völlig richtigen Bemerkung der Minorität der Commission würde der zur Besicherung einer unbedeutenden Summe eingetragene Vermerk die Unmöglichkeit nach sich ziehen, den Verkauf oder die Verpfändung eines Schiffes zu bewerkstelligen, das Hunderttausende und mehr kostet. Diese Folge der angezogenen Bestimmung überzeugt bereits davon, dass sie den Bedingungen des Verkehrs nicht entspricht. Unabhängig hiervon ist die in unserem Gesetz herrschende Ansicht, dass die Anlegung eines Arrestes oder Verbots überhaupt die Möglichkeit einer Veräusserung oder Verpfändung des mit Arrest belegten Gegenstandes ausschliesst, bereits von der heutigen juristischen Wissenschaft aufgegeben und durch die Anschauung ersetzt worden, dass die Wirkung des Arrests und Verbots, die zum Schutz des bestimmten Anspruchs einer bestimmten Person zugelassen werden, sich nicht weiter erstrecken kann, als dies durch das vorgesteckte Ziel bedingt wird; woraus folgt, dass die dem gerichtlichen Verbot zuwider vollzogene Verpfändung oder Veräusserung nicht überhaupt ungültig sind, sondern allein in Bezug auf die Person, deren Forderung besichert worden war. \*) Auf diesen Grundsatz gestützt, der zweifellos mehr den Bedürfnissen des Lebens entspricht, während die Bestimmung des Art. 74 den Schiffsrheder unnützerweise in der Disposition über sein Schiff einengt, wäre der Art. 74 durch die Regel zu ersetzen:

Die Eintragung des Vermerks über die Sicherstellung einer Forderung hindert nicht die Veräusserung und Verpfändung des Schiffes. Aber die nach der Eintragung des Vermerkes in das Schiffsregister vollzogene Veräusserung oder Verpfändung sind in Bezug auf diejenige Person ungültig, deren Recht durch den Vermerk besichert worden war.

---

\*) Dernburg, das bürgerliche Recht I., Seite 369. Crome, System des deutschen bürgerlichen Rechts I., Seite 378.



Im Art. 75 ist gleicherweise hinzuzufügen:

... ungültig in Bezug auf die Personen, die gegen das Schiff eine Beitreibung eingeleitet haben.

Die practische Folgerung der vorgeschlagenen Bestimmungen gelangt dazu, dass Personen, die ihre Forderungen an das Schiff besichert oder gegen dasselbe ihre Beitreibungen eingeleitet haben, berechtigt sind, das besicherte Recht zu verwirklichen oder die Beitreibungen fortzusetzen, als ob die Verpfändung oder Veräusserung nicht erfolgt wäre; aber die Veräusserung und Verpfändung bewahren ihre volle Kraft gegenüber allen anderen Personen, vom Tage ihres Vollzuges in gesetzlicher Ordnung, weshalb es auch keine Hindernisse bei einer solchen Vollziehung und Eintragung eines Vermerks darüber in das Schiffsregister geben kann (Vgl. Böhm, das materielle und formelle Reichsgrundbuchrecht, Seite 45 u. 51. Dernburg, das bürgerliche Recht, Seite 708).

In den Artikeln 58, 60, 82 und 85 wäre es äusserst wünschenswerth hinzuzufügen, dass die in ihnen namhaft gemachten Publicationen auch in den örtlichen Börsenzeitungen abgedruckt werden, wo solche existiren, und an der örtlichen Börse ausgehängt werden, da ähnliche Publicationen in erster Reihe die Interessen der Handels-Industriellen und Schiffsrheder berühren, zu deren Kenntniss der Inhalt der Publicationen auf solche Weise auch leichter und zuverlässiger gelangen wird, als auf dem Wege des einfachen Abdrucks in den Regierungsorganen allein.

Im Artikel 120 wäre nach den Worten „und Auszügen aus dem Schiffsregister“ hinzuzufügen:

„aber auch für die Einsichtnahme in dieses Register“.

Die Gründe für diese Hinzufügung sind bereits oben in der Anmerkung zum Artikel 3 dargelegt worden, wo auf die Nothwendigkeit hingewiesen wurde, die Schiffsregister zur Einsichtnahme Allen und Jedem ohne Einschränkung zu öffnen, jedoch unter Feststellung einer mässigen Zahlung für solche Einsichtnahme von etwa 25 Kop.“

#### d. Registrirung von Küstenfahrzeugen.

Mittels Schreibens vom 5. Januar 1904 sub Nr. 3 theilte der Präsident der Allerhöchst bestätigten Redactionscommission zur Ausarbeitung des Entwurfs zu einem Gesetzbuche über Handelsschiffahrt Herr Senateur J. Karnitzki dem Rigaer Börsen-Comité mit, dass Seine Majestät der Kaiser am 23. November 1901 Allerhöchst zu befehlen geruht hat:

1) zur Ausarbeitung des Entwurfs zu einer Verordnung über Handelsschiffahrt eine besondere Conferenz unter dem Vorsitz Seiner Kaiserlichen Hoheit des Grossfürsten Alexander

Michailowitsch aus Gliedern von Seiten der Ministerien der Marine, der Justiz, des Aeussern und der Finanzen, sowie von Seiten der Allerhöchst bestätigten Commission zur Ausarbeitung des Entwurfs zu einem Civilgesetzbuche zu constituiren und dem Erlauchten Vorsitzenden freizustellen, zu den Sitzungen der Conferenz mit dem Rechte einer berathenden Stimme alle solche Personen einzuladen, deren Meinung zu hören als für die Sache nutzbringend erachtet werden wird;

2) dieser Conferenz anheimzustellen, nach Anfertigung eines allgemeinen Arbeitsplanes für den Entwurf zu einer Verordnung über Handelsschiffahrt und für die Grundbestimmungen derselben, aus ihrer Mitte die Candidaten für die Aemter des Präsidenten und der Glieder der Redactionscommission zu wählen und in vorschriftsmässiger Ordnung zur Allerhöchsten Bestätigung vorzustellen.

In Erfüllung dessen habe die Conferenz in ihrer Sitzung vom 7. März 1902 eine Redactionscommission unter dem Vorsitz des Senateurs J. Karnitzki gewählt, welche mit der Bildung von Subcommissionen zur Ausarbeitung von Bestimmungen der einzelnen Theile der Verordnung beauftragt worden sei, ferner habe die Conferenz das Programm der Arbeiten zur Anfertigung des Entwurfs zu einer Verordnung über Handelsschiffahrt bestätigt.

Nach diesem Programme müssten, nachdem das legislative Material gesammelt worden, die Gesetzentwürfe für einzelne Theile der projectirten Verordnung angefertigt und diese Entwürfe in gedruckten Exemplaren solchen Institutionen und Personen zur Begutachtung überwiesen werden, deren Meinung als für die Sache nützlich erachtet würde.

In Folge dessen übersende er, Herr Senator Karnitzki, dem Börsen-Comité beifolgend das Sitzungsjournal der V. Subcommission der genannten Redactionscommission, in welchem die Erwägungen und die endgiltig redigirten Regeln in Betreff der Registrirung von kleineren Küstenfahrzeugen dargelegt sind.

Im Hinblick auf die Nothwendigkeit der endgiltigen Beprüfung des Gesetzentwurfs über die Registrirung von kleineren Küstenfahrzeugen im Laufe des kommenden Frühjahrs in der besonderen Conferenz, bevor dieser Entwurf in vorschriftsmässiger Ordnung weiter vorgestellt werde, wurde der Rigaer Börsen-Comité gebeten, sein Gutachten bezüglich dieser Frage nicht später als am 15. März c. der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen (Admiralitätsufer Nr. 8) auf den Namen des geschäftsführenden Gliedes der Allerhöchst bestätigten besonderen Conferenz zur Ausarbeitung des Entwurfs zu einer Verordnung über Handelsschiffahrt Herrn S. P. Wesselago vorzustellen.



Das Journal der Sitzung der oben genannten V. Subkommission vom 24. October 1900 hat folgenden Wortlaut :

„Nach Eröffnung der Sitzung erklärte der Vorsitzende, dass laut Journal-Beschluss vom 3. October 1902 die fünfte Subcommission unter Anderem beauftragt worden ist, nachdem vom Stabe des Corps der Grenzwache die Zusammenstellung aller Beschlüsse des Bezirkschefs der Grenzwache über die nothwendigen Abänderungen in den bestehenden Bestimmungen des Handels-Reglements, die auf die Küsten-Schiffahrt Bezug haben, eingegangen, die Frage an und für sich einer Beprüfung zu unterziehen, ob die Nothwendigkeit der Ausarbeitung eines Gesetzentwurfs zur Regelung des Cabotage-Verkehrs vorliegt, wobei die Gutachten der verschiedenen Börsen-Comités über diesen Gegenstand einzuholen sind. Gegenwärtig, nach Eingang der obenerwähnten Zusammenstellung, wäre es an der Zeit:

1) die in derselben angeregte Frage wegen Registrirung der kleinen Küstenfahrzeuge zu beprüfen, und

2) demnächst auf den allgemeinen Plan der Ausarbeitung von Regeln für den Cabotageverkehr überzugehen. In Folge dessen schritt die Subcommission zur Beprüfung der Frage, in wiefern im Interesse der Handelsschiffahrt die Einführung einer Registrirung von Fahrzeugen unter 10 Lasten, sowie von verdecklosen Fahrzeugen nothwendig ist, welche Registrirung von den Bezirkschefs der Grenzwache hauptsächlich vom Standpunkte der Interessen des Fiscus für wünschenswerth erachtet wird. Laut Angabe der Bezirkschefs der Grenzwache erschwert das Fehlen einer Registrirung der kleinen Cabotagefahrzeuge sehr die Aufsicht über dieselben zum Zwecke der Verhinderung des Schmuggels.

Ein grosser Theil der Conterbande wird in kleinen Böten, welche dieselbe auf der See von den grossen Schiffen empfangen oder aber auf dem Meeresboden an den von den Contrebandisten ausgewählten Stellen finden, ans Ufer geschafft.

Aus dem oben Dargelegten geht klar die Nothwendigkeit der Registrirung sämmtlicher kleiner Fahrzeuge und Böte ohne Ausnahme hervor.

Die einzuführende Registrirung muss vom Gesetz sanctionirt, durch bestimmte, für die Ortsbevölkerung nicht lästige Regeln festgesetzt und für alle Rheder obligatorisch sein. Gegenwärtig findet die Registrirung sämmtlicher Fahrzeuge ohne Ausnahme blos auf der Grenzstrecke zwischen Libau und Polangen auf Grund des Patents der Kurländischen Gouvernementsverwaltung vom 16. Januar 1852 sub Nr. 367 statt. Indessen wäre nach Meinung der Bezirkschefs der Grenzwache eine solche Registrirung auch an der ganzen übrigen Küste des Baltischen Meeres, sowie am Schwarzen Meere wünschenswerth, wobei sämmtliche Böte, sowie auch die mit einem Verdeck versehenen

Fahrzeuge von weniger als 10 Lasten (mit Ausnahme der zu Yacht-Clubs gehörigen Böte) der Registrirung unterworfen sein müssten und den Commandeuren der örtlichen Detachements der Grenzwache die Verpflichtung aufzuerlegen wäre, solche Registrirung bezüglich derjenigen kleineren Fahrzeuge und Böte auszuführen, welche ihren beständigen Liegeplatz ausserhalb des Rayons der Zollämter oder des Hafenterritoriums haben. Nach Beprüfung der obenerwähnten principiellen Frage, kam die Subcommission zu dem Schluss, dass die Registrirung der kleinen Cabotagefahrzeuge nicht nur vom zollamtlichen Standpunkte, sondern auch im Interesse der Regulirung des Transportgewerbes und der kleinen Küstenschiffahrt, welche als mit den grösseren Unternehmungen der Handelsschiffahrt in engem Zusammenhange stehend, nicht ausserhalb der Wirkung der in die künftige Verordnung über Handelsschiffahrt aufzunehmenden gesetzlichen Bestimmungen bleiben darf, wünschenswerth ist. In dieser Hinsicht wurde darauf hingewiesen, dass das vollständige Fehlen einer Reglementirung des Bootsverkehrs und des Fischereigewerbes, besonders an der Küste des Schwarzen Meeres, zu häufigen Katastrophen beim Landen von Passagieren führt und jede Controle darüber erschwert, dass seitens dieser Fahrzeuge die Regeln bezüglich der Führung von Signalfeuern und andere Forderungen der zuständigen Autoritäten beobachtet werden.

Gleichzeitig befand jedoch die Subcommission, dass die Registrirung der Fahrzeuge in solcher Weise bewerkstelligt werden müsse, dass dieselbe für das Schiffahrtsgewerbe nicht irgend welche Erschwernisse zur Folge hat und zu diesem Zwecke wurde für richtig befunden, bei der Registrirung der kleinen Fahrzeuge ein solches Verfahren zu beobachten, bei dem von den Besitzern derselben nicht die Erfüllung irgend welcher Formalitäten verlangt wird, sondern deren Verpflichtungen sich darauf beschränken müssten, auf Befragen der Person, welche die Registrirung zu vollziehen hat und für die rechtzeitige Eintragung der erforderlichen Daten in das betreffende Register verantwortlich ist, über das Fahrzeug die nöthigen Auskünfte zu geben. Gleichzeitig wurde hervorgehoben, dass die Registrirung der Küstenfahrzeuge und deren Nummerirung nur in dem Falle zum erwünschten Ziele, der Erleichterung der Controle führen würde, wenn sämtliche Fahrzeuge, sowohl die der Leitung der Grenzwache unterstellten, als auch diejenigen, welche ihre beständigen Liegeplätze im Rayon der Zollinstitutionen und der Hafengewässer haben, der Registrirung unterliegen. Dementsprechend befand die Subcommission es für nothwendig, in die projectirten Regeln eine Bestimmung darüber aufzunehmen, dass die Registrirung der kleinen Küstenfahrer auszuführen ist: in den Grenzen des Hafenterritoriums — von der Hafenverwaltung; im Rayon der Zollverwaltung in solchen Häfen, wo keine Hafenverwaltung besteht,



von der örtlichen Polizei, ausserhalb des Rayons der Zollinstitution und ausserhalb des Hafenterritoriums aber von der Grenzwache.

Demnächst, nach Erwägung dieser projectirten allgemeinen Bestimmungen, ging die Commission zur Prüfung der einzelnen Artikel des im Stabe des abgetheilten Corps der Grenzwache ausgearbeiteten Entwurfs der Regeln für die Registrirung der kleinen Küstenfahrer über.

In Bezug auf Artikel 1 dieser Regeln, welcher lautet: „Die Registratur der Handelsfahrzeuge von mehr als 10 Lasten verbleibt auf den früheren Grundlagen gemäss Art 122 bis 154 des Handelsustaws und Art. 841 bis 859 des Zollustaws und die Registrirung derselben wird durch die Zollinstitutionen oder die örtlichen Hafenverwaltungen, von Letzteren als das Cabotagewesen leitenden speciellen Institutionen, ausgeführt“ — fand die Subcommission, dass diese nichts Neues enthaltende, sondern nur die bestehende Ordnung der Führung von Listen für Fahrzeuge von mehr als 10 Lasten netto Tragfähigkeit wiederholende Bestimmung aus dem jetzigen Reglement über die Registrirung der kleinen Fahrzeuge ausgeschlossen werden könnte.

Sodann beschäftigte sich die Subcommission mit dem Artikel 2 folgenden Inhalts: „Alle Böte ohne Ausnahme, sowie auch die mit einem Verdeck versehenen Fahrzeuge von weniger als 10 Lasten (mit Ausnahme der den Yacht-Clubs gehörigen) müssen der Registratur unterworfen werden, wobei die örtlichen Commandeure der Detachements der Grenzwache die Verpflichtung haben, solche Registratur hinsichtlich der kleinen Fahrzeuge und Böte, deren beständige Liegestellen sich ausserhalb des Rayons der Zollinstitutionen und ausserhalb der Hafenterritorien befinden, auszuführen.“ Die Subcommission befand, dass es richtig wäre, in diesen Artikel einen Hinweis über die Registrirung von Fahrzeugen auch im Rayon der Hafengewässer und der Zollinstitutionen aufzunehmen. Ferner beprüfte die Subcommission Art. 3 folgenden Inhalts: „Der Besitzer eines jeden solchen kleinen Fahrzeugs hat sich an den Commandeur des örtlichen Detachements, in dessen Rayon sein Fahrzeug beständigen Aufenthalt nehmen wird, mit der mündlichen Bitte zu wenden, sein Fahrzeug in das Schiffsbuch der Grenzwache einzutragen; hierbei muss der Besitzer des Fahrzeugs vorstellen: a) eine Bescheinigung der Gemeindeverwaltung oder der örtlichen Polizei darüber, dass ihm das Boot oder Fahrzeug wirklich gehört; in Bezug auf Fahrzeuge aber, die mit einem Verdeck versehen sind, ausserdem noch eine Bescheinigung der Zoll- oder Hafenbehörde über deren Vermessung.

**Anmerkung.** Um Vermessung des Fahrzeuges an Ort und Stelle ist der Besitzer desselben berechtigt, die nächste Zoll- oder Hafenbehörde zu bitten, wobei er die damit verbundenen Kosten zu tragen hat.

Durch den obigen Artikel würden, nach Ansicht der Subcommission, recht beschwerliche Formalitäten geschaffen werden, deren Erfüllung von den kleinen, meistens dem Bauernstande angehörigen Küstenfahrzeugsbesitzern als eine schwere Last empfunden werden würde. Zweckmässiger erscheint es, nach Ansicht der Subcommission, für die Registratur eine solche Ordnung zu adoptiren, dass die Registratur der Fahrzeuge durch Befragen der örtlichen Besitzer derselben durch einen Offizier der Grenzwache beim Abpatrouilliren der Küste, oder durch Beamte der Hafenverwaltung oder der Polizei beim Revidiren des Hafengebiets ausgeführt werde, wobei die Besitzer der Fahrzeuge verpflichtet sind, genaue und vollkommen richtige Angaben über ihre Fahrzeuge zu geben. Insbesondere, hinsichtlich der geplanten Vermessung der kleinen, mit einem Verdeck versehenen Fahrzeuge bei der Registratur, findet die Subcommission, dass eine solche Forderung erstens den Modus der Registrierung ausserordentlich compliciren und zweitens, den Zoll- und Hafenverwaltungen eine ihre Kräfte übersteigende Arbeit auferlegen würde und kaum in genügendem Maasse durch eine Nothwendigkeit hervorgerufen wird. Die Bestimmung der äussersten Ladenormen und der Maximalzahl der in die Transportfahrzeuge aufzunehmenden Passagiere ist zur Gewährleistung der Sicherheit der Passagiere von grosser Wichtigkeit, eine solche Normirung ist jedoch im Bereich der Hafengewässer, wo sie mehr Bedeutung hat, auch ohnehin möglich durch eine Anordnung des Hafenchefs, welchem auf Grund der Verordnung vom 12. Juni 1901 über die örtliche Verwaltung der Seehäfen die Aufsicht über die correcte Ausübung der Transportgeschäfte und anderer Gewerbe im Hafenrayon auferlegt ist.

Was die Befürchtung anbelangt, dass in Ermangelung einer Vermessung unter den kleinen Fahrzeugen sich auch solche verbergen könnten, die thatsächlich mehr als 10 Lasten fassen, so zog die Subcommission in Erwägung, dass solche Fälle, die eine Uebertretung des Art. 124 des Handelsustaws involviren, auch jetzt möglich sind, um aber solchen Missbräuchen zu steuern, bedarf es kaum der Einführung einer solchen belästigenden Formalität für sämtliche kleinen Fahrzeuge und die Verhinderung solcher Missbräuche müsste eher von der Wachsamkeit der Grenzwache abhängen, welcher letzteren zur Richtschnur vereinfachte Instructionen gegeben werden könnten, um in zweifelhaften Fällen die wahre Tragfähigkeit der kleinen verdeckten Fahrzeuge feststellen zu können.

Hierauf schritt die Subcommission zur Beprüfung des Art. 4 folgenden Inhalts:

„Die kleinen verdeckten Fahrzeuge müssen folgende Aufschriften haben: Am Steuer in weissen Buchstaben (von mindestens 6 Zoll Höhe) auf dunklem Grunde die Benennung des Fahrzeugs und am Schnabel zu beiden Seiten die Initialen der Abtheilung der Grenzwache, bei



welcher es verzeichnet ist und die Nummer des den Pass ersetzenden Billets des Fahrzeugs. Böte brauchen blos am Schnabel die Nummer des Billets und die Initialen der Abtheilung zu tragen.“

Die Zweckmässigkeit der obenerwähnten Merkmale anerkennend, fand jedoch die Subcommission für nothwendig, diesen Artikel durch einen Hinweis dahin zu ergänzen, dass, falls die Fahrzeuge im Hafenterritorium oder Zollrayon liegen, dieselben mit den entsprechenden Initialen der Hafenverwaltung oder des Zollamtes zu versehen sind.

Gleichzeitig wäre, nach Ansicht der Subcommission, zu bestimmen, dass solche Aufschriften auf Anordnung und für Rechnung der betreffenden Hafen- oder Polizeiverwaltung oder der Grenzwaiche gemacht werden müssen, die Eigenthümer der Fahrzeuge hingegen, blos die Verantwortung für die Conservirung dieser Aufschriften zu tragen haben.

Ferner in Bezug auf Art. 5 der projectirten Regeln, denen zufolge die Eigenthümer der Fahrzeuge und Böte verpflichtet sind, binnen einmonatlicher Frist dem registrirenden Beamten vom Verkauf oder von der Einstellung der Fahrten ihres Fahrzeuges wegen Baufälligkeits-Anzeige zu machen mit Rückgabe der ausgereichten Billets, wurde in der Subcommission die Frage angeregt, ob eine solche Forderung nicht zu belästigend wäre im Hinblick auf die Möglichkeit des Verkaufes oder Untergangs des Fahrzeuges in bedeutender Entfernung von dem Orte, wo dasselbe angeschrieben ist. Andererseits wurde aber in Berücksichtigung gezogen, dass an der Erfüllung der obenerwähnten Forderung die Eigenthümer selbst wesentlich interessirt sind, indem nur durch die rechtzeitige Anzeige über den Verkauf des Fahrzeuges der frühere Besitzer sich vor jedem Verdacht und vor Unannehmlichkeiten schützen kann, denen er ausgesetzt wäre, wenn sein Nachfolger mit Hilfe des verkauften Fahrzeuges Missbräuche verübt. Da die Aufrechterhaltung der projectirten Regel auch im Interesse der genauen Registrirung der kleinen Fahrzeuge als wünschenswerth erscheint, beschloss die Subcommission diese Bestimmung zu acceptiren.

Zum Schluss fand die Subcommission für zweckmässig, die Art. 6 und 7 der Regeln darüber, dass die Nummerirung und die Anbringung von Aufschriften auf Kosten der Fahrzeugbesitzer, gemacht und dass für die Registrirung der Fahrzeuge in den Abtheilungen der Grenzwaiche besondere Schiffsbücher eingerichtet werden müssen, zu streichen.

Auf Grund aller obenerwähnten Erwägungen entschloss sich die Subcommission den Regeln bezüglich der Registrirung von kleinen Küstenfahrzeugen folgende Redaction zu geben:

1) Alle Böte ohne Ausnahme, sowie auch die verdeckten Fahrzeuge von weniger als 10 Lasten Tragfähigkeit (mit Ausnahme der den Yachtclubs gehörigen Fahrzeuge) unterliegen der Registrirung, wobei in Bezug auf die kleinen Fahrzeuge und Böte, welche ihre beständige

Liegestelle im Bereiche der Hafengewässer oder Zollterritorien haben, die Pflicht der Registrirung der örtlichen Hafenverwaltung, wo aber eine solche nicht existirt, der allgemeinen Polizei auferlegt wird; in Bezug auf Böte aber, deren beständige Liegestelle sich ausserhalb der oben bezeichneten Bereiche befindet, haben die Offiziere der örtlichen Detachements der Grenzwache die Pflicht, die Registrirung zu bewerkstelligen.

2) Die Registrirung der kleinen Fahrzeuge geschieht in der Weise, dass die Besitzer derselben seitens der die Registratur vollziehenden Chargen (Art. 1) bei Gelegenheit des Abpatrouillirens der Küste befragt und in ein besonderes Schiffsbuch folgende Daten eingetragen werden: Der Name und die Gattung des Fahrzeugs, der Name des Besitzers und die Nummer des Fahrzeugs, welche letztere sodann mit Farbe auf das Fahrzeug gemalt und in das den Pass ersetzende Schiffsbillet eingetragen wird.

3) Die registrirenden Beamten (Art. 1) machen bei der Registrirung der Fahrzeuge auf diesen folgende Aufschriften: bei kleinen verdeckten Fahrzeugen am Steuer mit weissen Buchstaben (von mindestens 6 Zoll Höhe) auf dunklem Grunde die Benennung des Fahrzeugs und am Schnabel zu beiden Seiten die Initialen der Abtheilung der Grenzwache, der Hafenverwaltung oder des Zollamtes, zu deren Bereich dasselbe angeschrieben ist, und die Nummer des den Pass ersetzenden Schiffsbillets. Bei Böten sind blos am Schnabel die Nummer des Bootsbillets und die Initialen der Abtheilung der Grenzwache, der Hafenverwaltung oder des Zollamtes aufzumalen.

4) Die Besitzer der Fahrzeuge sind verpflichtet, alle diese Aufschriften unversehrt zu erhalten. Der Name des Fahrzeuges darf jedoch nur in dem Falle geändert werden, wenn dasselbe an einen anderen Besitzer übergeht, die Nummer aber nur beim Uebergang in einen andern Anschreibungs-District.

5) Die Eigenthümer der Fahrzeuge und Böte sind verpflichtet, vom Untergange ihres Fahrzeugs, vom Verkaufe desselben oder von der Einstellung der Fahrten wegen Baufälligkeit, binnen einmonatlicher Frist den registrirenden Beamten, bei Rückgabe der ausgereichten Schiffsbillets Anzeige zu machen.

Hierauf schritt die Subcommissinn zur Beprüfung der vom Stab des abgetheilten Corps der Grenzwache angeregten zweiten Frage bezüglich der Abänderung der Regeln über die Beaufsichtigung der Ankunft und des Abganges der Küstenfahrzeuge, soweit solche Aufsicht zu den Verpflichtungen der Grenzwache gehört.

Bezüglich dieses Gegenstandes zog die Subcommission in Erwägung, dass die Entscheidung der angeregten Frage blos einen Theil der allgemeinen Aufgabe bildet, welche die Subcommission laut Journal-



beschluss vom 30. October 1902 übernommen hat und die in der Ausarbeitung neuer Regeln für Transporte im Cabotageverkehr besteht und dass es daher richtiger wäre, auf diese specielle Frage nach Feststellung der allgemeinen Regeln für Cabotagetransporte zurückzukommen. In dieser Hinsicht wurde in Betracht gezogen, dass eine so wichtige Frage, wie die Erlassung von Regeln für die Schifffahrt des Cabotageverkehrs, ihrem Wesen nach eine Regelung durch Emanirung genauer Bestimmungen auf gesetzgeberischem Wege erheischt.

Indessen ist diese Sphäre des Schifffahrtsgewerbes bis jetzt beinahe vollkommen durch die vom Finanzminister am 23. April 1865 bestätigten Bestimmungen mit späteren, auf administrativem Wege erlassenen Ergänzungen geregelt worden.

Jetzt liegt die dringende Nothwendigkeit vor, die obenerwähnte Lücke in unserer Gesetzgebung auszufüllen, wobei ein entsprechender Gesetzentwurf wegen seines engen Zusammenhanges mit der Entwicklung der Handelsschifffahrt einerseits und der Thätigkeit des Zollressorts andererseits, Gesetzeskraft nur durch Vorstellung desselben zur Bestätigung in legislativer Ordnung auf Grund einer Vereinbarung des Finanzministeriums mit der Oberverwaltung der Handelsschifffahrt und Häfen erlangen könnte.

Was dagegen die Initiative zur Ausarbeitung der ursprünglichen Vorlage bezüglich dieses Gegenstandes anbelangt, so competirt solche Initiative im Hinblick darauf, dass die Schifffahrt an der baldigen Milderung der Cabotageregeln interessirt ist, vollkommen der Allerhöchst constituirten Conferenz zur Ausarbeitung des Entwurfes zu einer Verordnung über die Handelsschifffahrt. Die Subcommission, welche es für wünschenswerth erachtet, dass sogleich zur Ausarbeitung der Regeln für Cabotagetransporte geschritten werde, findet es jedoch für nothwendig, Allem zuvor die sich eingebürgert habende Praxis auf diesem Gebiete kennen zu lernen und zu diesem Behufe vom Finanzministerium den vollen Text der jetzt bestehenden Cabotagevorschriften mit allen auf Grund dieser Vorschriften erfolgten ergänzenden Circulären des Zollressorts zu erhalten.“

Nach eingehender Beprüfung des im vorstehenden Journal enthaltenen Materials seitens der Delegation für allgemeine Schifffahrtsangelegenheiten, theilte der Rigaer Börsen-Comité, gemäss der Meinungsäusserung seiner obigen Delegation, dem geschäftsführenden Gliede der Allerhöchst creirten Redactionscommission zur Ausarbeitung des Entwurfes zu einer Verordnung über Handelsschifffahrt Herrn S. P. Wesselago im Schreiben vom 17. Februar 1904 sub № 195 mit, dass der ihm, dem Börsen-Comité, übersandte Entwurf von Regeln betreffend Registrierung von kleinen Küstenfahrzeugen keine Veranlassung zu irgend welchen Einwänden gegeben hat.

### e. Gründung einer Baltischen gegenseitigen Seeversicherungs-Gesellschaft.

Bei Uebersendung eines Statutenentwurfs für die Gründung einer „Baltischen Gegenseitigen Seeversicherungs-Gesellschaft“ ersuchte der Herr Livländische Gouverneur mittelst Schreibens vom 24. Januar 1904 sub Nr. 1015 den Rigaer Börsen-Comité um ein Gutachten in dieser Angelegenheit.

Gemäss der Meinungsäusserung seiner Delegation für allgemeine Schifffahrtsangelegenheiten äusserte sich der Börsen-Comité in seinem Schreiben an den Herrn Livländischen Gouverneur vom 24. Februar 1904 sub Nr. 229 folgendermassen:

„In Folge des Schreibens vom 24. Januar c. sub Nr. 1015 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Excellenz in Sachen der Gründung einer gegenseitigen Seeversicherungs-Gesellschaft folgende Erwägungen zu unterbreiten:

Bisher konnten die Eigenthümer von hölzernen Segelschiffen in Livland, Versicherung für ihre, in erster Classe befindlichen Fahrzeuge bei der hier bestehenden gegenseitigen Vereinigung (Leiter des Unternehmens Capitain Schnorre), sowie bei einigen russischen Actien-Assecuranz-Compagnien und endlich im Auslande finden.

Die Eingangs erwähnte gegenseitige Versicherung functionirt seit 8–9 Jahren, indem sie Beträge bis zu 7000 Rbl. pro Schiff bewilligt. Trotz der nicht ganz kurzen Zeit ihrer Existenz und der nicht besonders billigen Prämien (sie berechnet die Hamburger Sätze) hat dieses Gegenseitigkeits-Unternehmen bisher nicht prosperiren wollen. Dasselbe soll nicht immer in der Lage sein, die liquiden Schäden zu bezahlen, vielmehr müssen die Forderungsberechtigten häufig längere Zeit warten, bis durch fällig werdende Prämienzahlungen sich wieder Geld in der Casse angesammelt hat.

Seit etwa zwei Jahren ist auch eine grössere Anzahl von Schiffen bei der Russischen Gesellschaft „Salamander“ versichert.

Aeltere Schiffe und namentlich wenn sie nicht in Classe gehalten werden, waren bisher nicht zu versichern und wird auch das neue Unternehmen solche Fahrzeuge, der grossen Gefahr wegen, zurückweisen müssen.

Wenn der Börsen-Comité die Frage beantworten soll, ob ein Bedürfniss zur Gründung einer gegenseitigen Casco-Versicherungs-Gesellschaft vorhanden ist, so glaubt der Börsen-Comité dieselbe mit Nein beantworten zu müssen, weil man auch bisher die Möglichkeit hatte, diejenigen Schiffe, die überhaupt versicherungsfähig sind, versichert zu bekommen.

Ebenso kommt der Börsen-Comité zu einem negativen Resultat, wenn er seine Meinung darüber aussprechen soll, ob für die Ver-



sicherten in Bezug auf grössere Sicherheit oder billigere Prämien durch die gewünschte Gründung Vortheile zu erwarten stehen.

Wie bekannt, sind die Rheder in Liv-, Kur- und Estland fast ausschliesslich Landwirthe, die in den meisten Fällen über baare Mittel nicht nur nicht verfügen, sondern in Riga bei den Besichtigern der Classificationsbureaux (Steffenhagen & Grell), bei den Reepschlägern, Maklern und anderen grössere Beträge auf ihre Schiffe schuldig sind.

Nach den Statuten besitzt das neue Unternehmen bei seiner Gründung kein anderes Vermögen, als was die beteiligten Rheder an Prämie zu zahlen haben werden, wobei noch zu bemerken wäre, dass Casco-Prämien nur vierteljährlich pränumerirt werden. Zur Deckung der Geschäftskosten, wie etwa entstehender Verluste, sehen die Statuten die Aufnahme von Anleihen, die später durch Repartition auf die Versicherten gedeckt werden sollen, vor. Nach Meinung des Rigaer Comités dürfte die Erlangung von Darlehen ohne irgend welche materielle Unterlage doch grössere Schwierigkeiten bereiten, als die Gründer sich zu denken scheinen, ebenso wie die Repartition grösserer Schadensbeträge nur bei Verkauf der Schiffe oder sonstigen Eigenthums der Versicherten möglich sein dürfte.

Dass die Jahresprämien zur Auszahlung der Schäden und Deckung der Geschäftskosten nicht ausreichen könnten, ist durchaus denkbar, denn trotzdem unsere Rhedereien in den letzten 10 Jahren von keinen besonders schweren Unglücksfällen heimgesucht worden sind, hat die hiesige, vom Börsen-Comité mehrmals erwähnte gegenseitige Gesellschaft sich nicht nur kein Capital erübrigen können, ist vielmehr mit der Bezahlung liquider Schäden häufig im Rückstande.

Die Resultate der Cascovericherung auf hölzerne Segelschiffe sind überall im Auslande, sowohl für die gegenseitigen als für die Actien-Gesellschaften, nur sehr traurige gewesen, so dass viele Compagnien eingegangen sind, andere das Geschäft aber nur aus bestimmten Gründen und unter Begrenzung des Maximums pro Schiff auf einen ganz kleinen Betrag, beibehalten, was als Beweis für den Umstand dienen mag, dass die von Hamburg dictirten Prämien sehr billige zu nennen sind.“

### **31. Das Beresina-System und die obere Düna.**

#### **a. Das Beresina-System.**

Auf eine desbezügliche Anfrage des Rigaer Börsen-Comités theilte die Verwaltung des Wilnaschen Wegebau-Bezirks mit, dass zur Verbesserung des oberen Dünastromes und für die Remonte des Beresina-Systems im Laufe des Jahres 1904 folgende Arbeiten ausgeführt resp. für das Jahr 1905 in Aussicht genommen worden sind, und zwar:

## I. Es wurde im Jahre 1904 ausgeführt:

- 1) die Befestigung des linken Ufers des Flusses Ulla, im Dorfe Koptewitschi, auf einer Strecke von 240 laufenden Faden, durch Faschinenpackung mit einer am Fusse der Böschung ausgeführten Steinschüttung;
- 2) der Umbau der Schleuse № V nebst Böschungskammer, bei gleichzeitiger Verlängerung der letzteren bis zu 25 Faden analog den übrigen Böschungskammern des Beresina-Systems;
- 3) der Umbau der im linken Damm des Ersten Lepelschen Kanals vorhandenen Schleuse in ihren unter Wasser befindlichen Theilen;
- 4) der Umbau des Ullaschen Staudammes in seinen über Wasser befindlichen Theilen;
- 5) die Errichtung von hölzernen Anbindepfählen an den Ufern der Düna bei Dwinsk an Stelle der alten, vollständig unbrauchbar gewordenen Pfähle;
- 6) die Ausführung von Baggararbeiten in der Düna und im Sergutschew-Flusse;
- 7) das Heben von gesunkenen Baumstämmen aus dem Flussbette der Beresina in deren oberem Theile, und zwar zwischen dem Flecken Beresino und dem Sergutschew-Kanal.

## II. Für das Jahr 1905 sind folgende Arbeiten in Aussicht genommen:

- 1) die Befestigung des rechten Düna-Ufers gegenüber dem Kloster der Offenbarung Gottes bei Polotzk;
- 2) der Umbau der Klappenbrücke über den Verbindungskanal;
- 3) der Umbau der Uferpfeiler an der Brücke über den I Lepelschen Kanal nebst Erneuerung des Fussbodens und des Geländers;
- 4) der Umbau der oberen Thorthteile des Wehrs № V im Verbindungskanal;
- 5) die Ausführung von Baggerungsarbeiten in der Düna und im Sergutsch-Flusse;
- 6) das Heben von versunkenen Baumstämmen aus dem Flussbette der Beresina.

### b. Die obere Düna.

Laut einer Mittheilung der Verwaltung des Wilnaschen Bezirks der Wegecommunication war in Wilna vom 12. bis zum 19. Januar 1904 ein Schiffahrtscongress zur Berathung verschiedener Fragen anberaumt worden, welche die Flussschiffahrt und das Holzflössungsgeschäft betrafen. Der Börsen-Comité erwählte als seine Vertreter die Herren Ingenieur A. Pabst und cand. jur. S. Rehse, welcher gleichzeitig die Stadt Riga vertrat.



Auf dem Congress wurde die Eingabe des Börsen-Comités (siehe Jahrgang 1904, Seite 198 des Handels-Archivs) betr. die Schiffbarmachung der Düna verlesen, und beschlossen: die Wünsche des Börsen-Comités als berechtigt anzuerkennen und die Anweisung der Summen, welche für die Verbesserung des oberen Theiles der Düna nöthig sind, zu befürworten

Der Bericht des Herrn Ingenieurs Pabst über die Verhandlungen des Congresses, soweit sie die Düna mit ihren Nebenflüssen und die Kurländische Aa betrafen, lautet:

„Unter den Vorlagen des ersten Tages war für den Rigaschen Holz-Handel von Bedeutung ein Bericht des Chefs der 6. Distance, Alexejew, über die Hindernisse, welche die Flössung auf den Wasserwegen Liv- und Kurlands durch Fischwehre und andere Dämme findet, in dem besonders auf die Flössungsverhältnisse der Ewst und des Lubanschen Sees hingewiesen wurde. Der Antrag, das Reichsgesetz vom 13. Juni 1890 auf die Ostseeprovinzen in vollem Umfange und ohne Ausnahme auszu-dehnen, wurde nicht angenommen, nachdem Ingenieur Szystowski und das frühere Stadthaupt von Goldingen, Adolphi, nachgewiesen hatten, dass man mit dem Provinzialrecht nicht nur auskommen kann, sondern dass dasselbe noch weiter gehe, als das Reichsgesetz. Dagegen wurde beschlossen zu befürworten, dass die Ewst und der Lubansche See, sowie die wichtigeren Zuflüsse derselben, unter das Ministerium der Wegecommunicationen gestellt werden.

Am 2. Tage berichtete der Chef der 7. Distance, Iwanow, über die Hindernisse für Flössung und Schiffahrt bei den Flossbrücken der Aa. Nachdem der Vertreter des Bauten-Ministeriums, Prozenko, darauf hingewiesen hatte, dass das Ministerium des Innern bereits ein Gesetz-Project prüfen lasse, den sog. Wege-Ustaw, welches Gesetz bedeutende Erleichterungen für den Wasserverkehr bei Brücken schaffen werde, beschloss der Congress zunächst zu befürworten, dass die Flossbrücke bei Bauske umgebaut werde, die Flossbrücke bei Mitau häufiger geöffnet und die Taxe für das Oeffnen der Schlockschen Brücke ermässigt werde.

Hieran schloss sich ein Bericht des Holzhändlers Weinberg über Hindernisse, welche die Flössung bei 2 Mühlen auf dem Memelflusse und bei einem Prahm unterhalb Bauske auf der Aa findet. Nach dem Beschluss des Congresses soll darauf hingearbeitet werden, beide Hindernisse zu beseitigen.

Die vom Holzhändler Gutmann vorgelegten Wünsche, betr. die Verbesserung der Kurländischen Aa und ihrer Nebenflüsse wurden als berechtigt anerkannt. Andere in Bezug auf diesen Fluss aufgeworfene Fragen sollen aber erst erledigt werden auf einer Versammlung, die zum 16. Februar 1904 in Mitau zusammengerufen wird.

Einen interessanten Vortrag hielt der Fürst A. Lieven (Mesothén) über die Schiffbarmachung der Aa zwischen Bauske und Mitau und

über die Schifffahrtsbedingungen auf der Aa, zwischen Mitau und dem Rigaschen Hafen, wobei ein vollständig ausgearbeitetes und bereits vom Ministerium bestätigtes Project dem Congress vorgelegt wurde. Gegen dieses Project wurde nur von einigen Holzhändlern der Einwand erhoben, dass es nothwendig sein werde, die Strombauten bis oberhalb Bauske, d. h. einige Werst weiter stromauf, als im Project angenommen, fortzusetzen. Der Congress erklärte es für sehr wünschenswerth, dass das Project zur Ausführung komme, und sprach dem Fürsten seinen Dank aus für die Arbeit, welche er im Interesse einer öffentlichen Wasserstrasse auf sich genommen hatte.

Am 16. Januar verlas ich die vom Börsen-Comité gemachte Eingabe, betr. die Verbesserung der Schifffahrts- und Flössungsverhältnisse auf der Düna und dem Beresinacanal-System. Als Vertreter der Stadt Riga unterstützte Herr Rehsche den Antrag des Börsen-Comités: die Schiffbarmachung der Düna, für welche bereits seit mehr als 12 Jahren die Vorarbeiten und Projecte gemacht sind, in Angriff zu nehmen, ohne die Beschlüsse über einen, für Seeschiffe geeigneten Wasserweg in der Düna und dem Dnjepr abzuwarten, und wies auf die Concurrenz Amerika's hin, die nur in Folge so staunenswerther Entwicklung der Verkehrsmittel, speciell in Bezug auf die Billigkeit des Gütertransportes für Russland so empfindlich werden konnte, wo die Wege hergestellt wurden, um das Land für die Cultur und den Handel zu erschliessen. Nachdem sich die Vertreter des Bauten-Ministeriums, Prozenko und Ingenieur Lewandowski, für die Annahme des vom Börsen-Comité gestellten Antrages ausgesprochen hatten, beschloss der Congress, beim Ministerium zu befürworten, dass die erforderlichen Geldmittel bewilligt werden.

Weitere Verhandlungen haben nicht stattgefunden.

### 32. Verbindung der Livländischen Aa mit der Düna.

In Bezug auf den Düna-Aa-Canal haben sich nur Daten über die Frequenz desselben ermitteln lassen. Nach dieser Ermittlung haben den Düna-Aa-Canal im Berichtsjahre passirt:

|                                       | Stück   |
|---------------------------------------|---------|
| Brussen und Mauerlatten . . . . .     | 25,256  |
| Balken . . . . .                      | 113,235 |
| Bootsmasten . . . . .                 | 4,165   |
| Toppenden . . . . .                   | 183     |
| Sleeper . . . . .                     | 235,381 |
| Bulgaren (halbrunde Sleeper). . . . . | 4,077   |
| Pitprops . . . . .                    | 2,455   |
| Bretter . . . . .                     | 7,973   |
| Espenklötze . . . . .                 | 6,327   |
| Zaunstangen . . . . .                 | 373     |

sowie 385 Plenitzen Pitprops.



Die Flössung begann am 10. April und schloss am 13. August, sie war im Berichtsjahr, namentlich was das starke Holz betrifft, eine hervorragend rege.

### III. Assecuranzwesen.

#### 33. Versicherung des Arbeiter-Personals des Rigaer Börsen-Comités gegen Unfälle.

Für die Versicherung des Arbeiterpersonals des Börsen-Comités gegen Unfälle sind für das Jahr 1904 der Rigaer Gegenseitigen Unfall-Versicherungs-Gesellschaft folgende Prämien gezahlt worden:

|                                 |     |                                 |   |   |                   |
|---------------------------------|-----|---------------------------------|---|---|-------------------|
| für den Baggerbetrieb zum Satze | von | 20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> | . | . | 983 Rbl. 10 Kop.  |
| „ „ Dampferbetrieb „ „          | „   | 15 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> | . | . | 309 „ 91 „        |
| „ die Remonte der Seedämme „    | „   | 15 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> | . | . | 74 „ 55 „         |
| „ das Schwimmdock „             | „   | 15 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> | . | . | 75 „ 74 „         |
| Summa                           |     |                                 |   |   | 1443 Rbl. 30 Kop. |

In den vorstehend bezeichneten Betrieben sind für das Berichtsjahr im Ganzen 6 Unfälle zu verzeichnen, von denen 3 auf den Baggerbetrieb und 3 auf den Dampferbetrieb fielen.

Ausserdem wurden auf Antrag der Delegation für die Hafenbauten und den Baggerbetrieb sämtliche beim Bau des Eisenbahnhafens beschäftigten Arbeiter des Börsen-Comités auf der für die Versicherung der übrigen Arbeiter desselben geltenden Basis zum Satze von 20<sup>0</sup>/<sub>00</sub> und die dortselbst beschäftigten Arrestanten, zum Satze von 14<sup>0</sup>/<sub>00</sub>, in die Unfallversicherung aufgenommen.

Für diese Versicherung wurde der Gesellschaft pro 1904 gezahlt:

|                          |                                 |   |   |   |                  |
|--------------------------|---------------------------------|---|---|---|------------------|
| an Prämien zum Satze von | 20 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> | . | . | . | 951 Rbl. 27 Kop. |
| „ „ „ „ „                | 14 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> | . | . | . | 46 „ 91 „        |
| Summa                    |                                 |   |   |   | 998 Rbl. 18 Kop. |

Unter den beim Exporthafen beschäftigten Arbeitern sind im Ganzen für das abgelaufene Jahr 20 Unfälle zu verzeichnen.

#### 34. Versicherung der Dampfer und Bagger des Börsen-Comités gegen Feuersgefahr und Explosion.

Gemäss dem Beschlusse der Generalversammlung der Rigaer Börsen-Kaufmannschaft vom 1. März 1902 sind die Dampfer und Bagger des Börsen-Comités seit dem genannten Jahre gegen Feuersgefahr und Explosion nach Ablauf der betreffenden Versicherungspolice in Selbstversicherung genommen und befanden sich im Laufe des Berichtsjahres in Selbstversicherung:

|                                    |              |                    |                     |
|------------------------------------|--------------|--------------------|---------------------|
| der Dampfer                        | Simson       | für den Betrag von | 35,000 Rbl.         |
| "                                  | Hercules     | " " " "            | 60,000 "            |
| "                                  | Zander       | " " " "            | 37,000 "            |
| "                                  | R. Kerkovius | " " " "            | 37,000 "            |
| "                                  | Hernmarck    | " " " "            | 35,000 "            |
| "                                  | Planet       | " " " "            | 10,000 "            |
| "                                  | Comet        | " " " "            | 3,000 "             |
| " Bagger                           | Mühlgraben   | " " " "            | 78,000 "            |
| "                                  | Riga         | " " " "            | 325,000 "           |
| " Refouleur                        | I.           | " " " "            | 60,000 "            |
| "                                  | II.          | " " " "            | 40,000 "            |
| <u>Zusammen für den Betrag von</u> |              |                    | <u>720,000 Rbl.</u> |

Das Selbstversicherungs-Reservecapital betrug  
ultimo December 1903 . . . . . 8,625 Rbl. 43 Kop.  
welches sich im Laufe des Berichtsjahres inclusive  
Zinsen vergrößert hat um . . . . . 6,444 " 99 "  
Summa 15,070 Rbl. 42 Kop.

Von dem Beschlusse der Generalversammlung der Börsenkaufmannschaft vom 1. März 1902 abweichend, wurde, entsprechend einem bezüglichen Antrage der Delegation für den Baggerbetrieb, der Refouleur III, welcher als Werkstatt dient, bei einer hiesigen Agentur einer Russischen Versicherungsgesellschaft für den Betrag von 24,000 Rbl. versichert, für welche Versicherung die Prämie pro 1904 mit Rbl. 183 gezahlt worden ist.

### 35. Versicherung des Dampfers „Herkules“ gegen Seegefahr.

Seit dem Jahre 1888 ist der Dampfer „Herkules“ bei den privaten Assecuradeuren in Kopenhagen gegen Unglücksfälle auf der See versichert. — Der Werth des Schiffes ist mit 100,000 Kr. angesetzt. Die Versicherung kostete im Jahre 1904 — 331 Rbl. 36 Kop.

## IV. Telegraphen-Wesen.

### 36. Der Riga-Bolderaa-Telegraph.

Die Stationen des Riga-Bolderaa-Telegraphen haben im Berichtsjahre befördert:

#### I. Unbezahlte Depeschen:

- 1) Meldungen über einkommende Schiffe . . . 2,080
- 2) " " " ausgehende " . . . 2,050
- 3) Diverse Depeschen des Börsen-Comités . . . 1,909

6,039

#### II. Bezahlte Depeschen . . . . . 7,195

Total 13,234



Vergleicht man die Thätigkeit des Telegraphen pro 1904 mit der im Jahre 1903, so ergibt sich folgendes Resultat:

| Unbezahlte Depeschen |           | Bezahlte Depeschen | Total     |
|----------------------|-----------|--------------------|-----------|
| pro 1903             | 6131      | 7443               | 13,574    |
| „ 1904               | 6039      | 7195               | 13,234    |
| pro 1904             | minus 92. | minus 248.         | minus 340 |

Wie schon im vorhergegangenen Jahre auf den Umstand hat hingewiesen werden müssen, dass der private Depeschenverkehr in den letzten Jahren durch die erfolgte Eröffnung der verschiedenen Telephonverbindungen zwischen Riga und Bolderaa ganz wesentlich zurückgegangen war, so ist auch für das Berichtsjahr in der Frequenz des genannten Telegraphen eine herabsteigende Tendenz zu verzeichnen, was denn auch den Pächter desselben veranlasst hatte, sich an den Börsen-Comité mit der Bitte zu wenden, ihm die laut Contract vereinbarte Pachtzahlung von 630 Rbl. zu erlassen.

In Berücksichtigung dessen, dass die Einnahmen des Pächters des Riga-Bolderaa-Telegraphen im Vergleich zu den früheren Jahren thatsächlich fast bis auf ein Drittel gesunken sind, hat der Börsen-Comité, gemäss dem Antrage der Delegation für das Telegraphenwesen beschlossen, die bisher vereinbart gewesenen Zahlungen von zusammen 630 R. um 530 R. zu reduciren und in Zukunft nur 100 Rbl. jährlich für die durch Herrn Ingenieur Fleischer auszuführende Controle dem Pächter M. Trentsche aufzuerlegen, die übrigen Bestimmungen des Contracts jedoch, insbesondere die Verpflichtung des Pächters für die betriebsfähige Instandhaltung der Linie und der Apparate Sorge zu tragen, bestehenbleiben zu lassen.

Das hierauf am 14. December 1904 zum Pachtcontract gemachte Additament II lautet:

„Zwischen dem Rigaer Börsen-Comité und dem Herrn Michael Trentsche ist in Abänderung der Anmerkung zu § 2 und des § 6 des Contracts vom 22. December 1890, sowie in Annullirung des Additaments zu diesem Contracte vom 1. October 1901 bezüglich des Betriebes des Riga-Bolderaschen Telegraphen Folgendes vereinbart worden:

1) Die Anmerkung zu § 2 des Contracts vom 22. December 1890 und das Additament von 1. October 1901 sind als annullirt zu betrachten, mithin hat Herr Trentsche für Büreamiethe im Börsenhouse und in Bolderaa vom 1. Januar 1904 ab keine Zahlung zu leisten.

2) die laut § 6 des Contracts stipulirte Zahlung von 200 Rbl. für Controle und andere Ausgaben ist, ebenfalls vom 1. Januar 1904 ab, auf einhundert Rbl. (100 Rbl.) reducirt worden.

Die übrigen Bestimmungen des Contracts vom 22. December 1890 bleiben unverändert in Kraft.“

Im December 1903 erhielt der Börsen-Comité von seinem St. Petersburg Vertreter die Nachricht, dass seitens der Hauptverwaltung für Post und Telegraphen einleitende Schritte zur Schliessung des Riga-Bolderaa-Telegraphen gethan seien, welcher Umstand den Börsen-Comité veranlasste, energisch für die Erhaltung seines bereits über 50 Jahre zum Nutzen für den Handel und die Schifffahrt bestehenden Telegraphen einzutreten.

Dank den wiederholten Bemühungen seines St. Petersburg Vertreters ist es denn auch schliesslich gelungen, die vom Börsen-Comité angestrebte Weiterbelassung seines von ihm ins Leben gerufenen erwähnten Organs, des ersten electro-magnetischen Telegraphen im Russischen Reiche, zu erlangen, indem der Herr Ministercollege auf eine bezügliche Vorlage die Resolution ertheilt hat, den Riga-Bolderaa-Privattelegraphen in seiner bisherigen Organisation zu belassen.

### 37. Telegraphenstation in der Börse.

Am 30. Januar 1904 verbreitete sich in der Börse das Gerücht, dass die Uebergabe von Depeschen vermittelt der Apparate der Telegraphenabtheilung der Börse zum Haupt-Telegraphencomptoir eingestellt werden sollte.

In Folge dessen wandte sich der Börsen-Comité mittelst Schreibens vom 30. Januar 1904 sub № 135 an den Chef des Rigaer Post- und Telegraphenbezirks mit dem Ersuchen, dass diese Anordnung, falls eine solche thatsächlich in Aussicht genommen sein sollte, inhibirt werde, wobei der Börsen-Comité zur Begründung seiner obigen Bitte noch folgende Thatsachen anführte.

Der Börsen-Comité giebt sich um so mehr der Hoffnung hin, dass Ew. Excellenz das obige Ersuchen als vollkommen begründet anerkennen werden, wenn Ew. Excellenz in Berücksichtigung ziehen:

1) dass die Telegraphen-Abtheilung auf der Rigaer Börse im Interesse des örtlichen Handels eröffnet worden ist, die für das Local nebst Beheizung und Beleuchtung keinerlei Zahlung leistet, sondern solche Ausgaben ausschliesslich von der Börsenkaufmannschaft getragen werden;

2) dass die Abtheilung in der Börse dem Post- und Telegraphen-ressort eine bedeutende und zudem noch stets im Steigen begriffene Einnahme zuführt, sowie

3) dass mit dem Moment der Ueberführung des Haupt-Telegraphencomptoirs aus dem Centrum der Stadt in einen verhältnissmässig entlegenen Stadttheil (zur St. Petersburg Vorstadt) die Börsen-Telegraphenabtheilung, als die einzige, im Centrum der Stadt befindliche, verblieben ist.



Unter solchen Umständen erscheint es wohl ganz unhaltbar, dass der erwähnten Telegraphen-Abtheilung die betreffenden Uebergabeapparate genommen würden.

Schliesslich kann der Börsen-Comité nicht umhin zu bemerken, dass in Folge einer Ew. Excellenz seiner Zeit vorgestellten Eingabe um Beschleunigung der Uebergabe von Depeschen von der Börsen-Telegraphenabtheilung zum Central-Telegraphencomptoir, Ew. Excellenz am 7. Februar 1903 sub № 4018 dem Börsen-Comité mitgetheilt hatten, dass für die Zeit der grössten Anhäufung von Depeschen, zwischen 11 Uhr Vormittags und 3 Uhr Nachmittags, ein zweiter Beamter zur Annahme der Depeschen abcommandirt und die Zahl der Boten vergrössert werden sollte und dass „unabhängig hiervon die Uebermittlung der Depeschen gleichzeitig auch per Apparat nicht aufhören werde“, wodurch Ew. Excellenz doch wohl der Annahme Ausdruck gegeben haben, dass hierdurch eine bedeutende Beschleunigung der Uebergabe von Depeschen zum Haupt-Telegraphencomptoir erzielt werden kann.

Obgleich auf diese Eingabe eine Antwort bisher nicht erfolgt ist, so hat dieselbe ihren Zweck doch nicht verfehlt, indem der Modus der Uebergabe von Depeschen aus der Börsen-Telegraphenabtheilung zum Haupt-Telegraphencomptoir im Laufe des Berichtsjahres nicht abgeändert worden ist.

### **38. Die Handels-Telegraphen-Agentur (gegenwärtig St.-Petersburger Telegraphen-Agentur).**

Das contractliche Verhältniss zu der im Herbste 1904 in „St. Petersburger Telegraphen-Agentur“ umbenannten Handels-Telegraphen-Agentur hat im abgelaufenen Jahre keinen Anlass zu besonderen Verhandlungen gegeben. Eine gewisse Störung in der Lieferung des einlaufenden Depeschenmaterials trat durch die plötzliche schwere Erkrankung des Leiters der Rigaschen Abtheilung der Agentur im Februar ein, so dass, bei dem allzu geringen Personal der Agentur, das Decifriren, Uebersetzen und Vervielfältigen der Depeschen in's Stocken gerieth. Um die Versorgung der Börse mit Telegrammen zu sichern, trat der Börsen-Comité ein und ordnete, durch Heranziehen eigener und auswärtiger Hilfskräfte, die interimistische Besorgung dieser Obliegenheiten an, bis nach ca 5—6 Tagen die Petersburger Controle einen neuen Leiter für die Rigaer Abtheilung sandte. Seitdem ist das Personal dieser Abtheilung so wesentlich verstärkt worden, dass ähnliche Störungen in Zukunft nicht zu befürchten sein dürften. Mit aufrichtigem Bedauern sah der Börsen-Comité den bisherigen Leiter der Abtheilung, Collegienrath Kock, der seiner Zeit die hiesige Abtheilung unter schwierigen Verhältnissen organisirt hatte, aus seinem Amte scheiden.

Das der Rigaer Börse gelieferte Material an commerciellen Depeschen ist im Laufe des Jahres weiter vervollständigt worden und dürfte quantitativ allen Ansprüchen genügen. Auch qualitativ ist das Material im Allgemeinen als befriedigend zu bezeichnen, wenn es auch hier und da Veranlassung zu Peschwerden und Reclamationen gegeben hat, die jedoch verhältnissmässig schnell berücksichtigt und befriedigt wurden. Für das in Folge des Ostasiatischen Krieges sehr wesentlich vermehrte Depeschenmaterial bewilligte der Börsen-Comité eine Zuzahlung von 25 Rbl. monatlich für die Dauer des Krieges.

## V. Postwesen.

### 39. Vergünstigte Beförderung von Postpacketen (*collis postaux*).

In der seitens des Rigaer Börsen-Comités im Jahre 1902 angeregten Frage (conf. Handels-Archiv 1903 Seite 183—185), betreffend die vergünstigte Beförderung von Postpacketen (*collis postaux*), fand am Freitag, den 20. Februar 1904, unter dem Präsidium des Gehilfen des Dirigirenden der Handelsabtheilung, eine Conferenz von Vertretern der Börsen-Comités statt, welcher, in Folge bezüglicher Aufforderung, als Vertreter des Rigaer Börsen-Comités Herr C. v. Hübbenet beigewohnt hat. Auf dieser Conferenz wurde beschlossen, dem im Schreiben des Rigaer Börsen-Comités vom 15. März 1902 sub Nr. 274 ausführlich dargelegten Gesuche zu entsprechen. Die Taxe für minderwerthige Postsendungen bis zu 7 Pfund wurde in der bisherigen Höhe belassen, für Sendungen jedoch bis zu 12 Pfund wurde die Taxe auf 60 resp. 80 Kop. für die Zonen I. und II. Kategorie, für nebenanliegende Zonen auf 1 Rbl. 20 Kop. und für auseinanderliegende Zonen auf 1 Rbl. 80 Kop. festgesetzt, während für jedes weitere Pfund die entsprechenden Sätze von 5, 10, 15 resp. 20 Kop. fixirt worden sind.

Die obige, mit dem 1. Juli c. in Kraft getretene neue Postpacket-Taxe hat somit die Unzulänglichkeiten der bisher giltigen Taxe beseitigt.

## VI. Eisenbahnwesen.

### 40. Die Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten beim Rigaer Börsen-Comité.

Die Abtheilung hat im Berichtsjahre an Arbeiten für Abonnenten und Nichtabonnenten geleistet:



|                                                                                                        | 1904  | 1903  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|
| 1) Frachtsätze aufgegeben . . . . .                                                                    | 7289  | 10516 |
| 2) Frachtbriefe geprüft . . . . .                                                                      | 15409 | 14536 |
| 3) Reclamationen angefertigt pro Stück Frachtbriefe                                                    | 1974  | 1824  |
| 4) Frachtbriefe zur Reclamation und zum Incasso<br>der Forderung übernommen . . . . .                  | 1     | 4     |
| 5) Auskünfte ertheilt über die Bestimmungen des<br>allgemeinen Eisenbahnstatuts etc. . . . .           | 71    | 64    |
| 6) Gesuche an die locale Bahnverwaltung resp. die<br>centralen Eisenbahn-Institutionen angefertigt . . | 4     | 6     |

Ebenso wie in den Vorjahren sind auch im Jahre 1904 zur Beprüfung der in den verschiedenen Conferenzen in Eisenbahnangelegenheiten zur Berathung gelangten Fragen in der Abtheilung zahlreiche Zusammenstellungen von Tarifsätzen und statistischen Daten angefertigt worden.

Den Abonnenten hat die Abtheilung von den auf den Tarifconferenzen zur Verhandlung gelangenden Fragen durch Circulaire Mittheilung gemacht und ebenso durch Circulaire 189 Bestimmungen zur Kenntniss ihrer Abonnenten gebracht.

Wenngleich auch die Eisenbahnen im Jahre 1904 nicht weiter auf eine detaillirte Cessionsaufschrift auf den 3. Personen übergebenen Frachtbriefen bestanden, so ist der Abtheilung jedoch im Berichtsjahre nur ein Frachtbrief zum Incasso der Forderungen von den Eisenbahnen übergeben worden.

Zu der Frage über die Cessionsaufschriften auf den Frachtbriefen ist hier noch zu berichten, dass dem Börsen-Comité auf seine, im Berichte pro 1903 (Seite 218--222) erwähnte Eingabe an den Verwaltenden der Abtheilung für Handel und Industrie von der Handelsabtheilung des Finanzministeriums zwei Mittheilungen zugegangen sind: erstens sub № 1368 vom 19. Februar 1904 die Mittheilung, dass die XC Allg. Conferenz der Vertreter der Russischen Eisenbahnen beschlossen hat, bezüglich der Cessionsaufschriften auf den Frachtbriefen zu dem Verfahren zurückzukehren, das bis zum Erlass des Circulaires der Reichs-Eisenbahnverwaltung vom 10. December 1902 bestand, d. h. einfache Cession aller Rechte, und ferner durch Schreiben vom 4. Mai 1904 sub № 3434 die Copie einer Senatsentscheidung vom 28. November 1903, durch welche entschieden wird, dass Frachtbriefe 3. Personen durch einfache Cessionsaufschrift übergeben werden können.

Die Bestätigung des Beschlusses der XC. Allgemeinen Conferenz der Russischen Eisenbahnen zu dieser Frage, von dem auch schon im Bericht pro 1903 mitgetheilt ist, ist endlich, wie der Geschäftsführer der Angelegenheiten der Allgemeinen Eisenbahnconferenzen durch Circular № 533/2172 vom 9. December 1904 mittheilt, dadurch erfolgt,

dass die Exploitationsabtheilung der Reichs-Eisenbahnverwaltung durch ihre Verfügung vom 1. December sub № 8623 bekannt giebt, die Frage sei durch die den Chefs der Kronseisenbahnen, sowie den Verwaltungsräthen und Directionen der Eisenbahngesellschaften und den Verwaltenden der Privat-Eisenbahnen mittelst Circular (der Juridischen Abtheilung) vom 20./22. Mai 1904 Nr. 22,265/117/11,258 zugefertigten Kopie der Entscheidung des Civil-Cassations-Departements des Dirigirenden Senats in Klagesachen des Mendel Maljatzky und Morduch Gelmann auf den Betrag von 475 Rbl. 03 Kop. erledigt, welche Entscheidung bestimmt, dass die Eisenbahnen verpflichtet sind, Reclamationen zur Durchsicht anzunehmen, die sich auf Frachtbriefe beziehen mit solchen Cessionsaufschriften, in denen weder die Art und Höhe der Reclamation, noch auch die Summe, für welche die Uebertragung stattfand, angegeben sind.

Als Vertreter des Börsen-Comités hat der Geschäftsführer der Abtheilung, Herr J. Friesendorff, an folgenden Conferenzen in Eisenbahnangelegenheiten Theil genommen.

1) Im Departement für Eisenbahnangelegenheiten an den Sitzungen einer Commission zur Berathung der Vereinfachung des bestehenden Systems der Tarifaufgaben, welche Commission unter dem Präsidium des Departements-Directors E. K. Ziegler von Schaffhausen am 18., 20. und 21. Mai tagte.

2) An den Allgemeinen Tarifconferenzen der Vertreter der Russischen Eisenbahnen (93.—101. incl.) in St. Petersburg.

3) An einzelnen Sitzungen der XCII. und XCV. Allgemeinen (Conventions-) Conferenz der Vertreter der Russischen Eisenbahnen in St. Petersburg.

4) An den Conferenzen des Nordisch-Ueberseeischen Internationalen Verkehrs am 9. Januar, 16. November und 16. December in St. Petersburg und am 3. und 4. September in Bremen an den Sitzungen der XV. ordentlichen Conferenz dieses Verkehrs.

5) An der XXI. und XXIV. Conferenz des Kaukasisch-Transkaspischen Verkehrs in St. Petersburg.

6) An der III. ordentl. Conferenz des Russisch-Chinesischen Verkehrs.

Die Resultate der vorbezeichneten Conferenzen sind, soweit dieselben im Berichtsjahre perfect geworden sind, in den nachfolgenden Kapiteln, betreffend die einzelnen Eisenbahn-Verkehre und die betriebsseitigen Verordnungen über die Beförderung von Waaren auf den Eisenbahnen, angeführt worden.

#### 41. Interne Güter-Tarife der Russischen-Eisenbahnen.

##### a. Conferenzen und Verhandlungen.

Wie auf den Seiten 222 und 223 des Rechenschaftsberichtes pro 1903 mitgetheilt, wurde in einer besonderen Commission, an deren Sitzungen



auch der Vertreter des Rigaer Börsen-Comités theilnahm, über eine Aenderung des Tarifbaues der Classen I. und II. berathen.

Im Jahre 1904 ist diese Frage im Tarifcomité weiter verfolgt worden und hat schliesslich auf einen bezüglichlichen Antrag des Departements für Eisenbahnangelegenheiten vom 20. October sub № 9725 der Conseil für Tariffragen beim Finanzministerium in seiner Sitzung vom 5. November 1904 einstimmig beschlossen, für die I. und II. Tarif-classe, an Stelle der bestehenden Pudwerstsätze mit procentualen Abschlägen, Differenzialtarife einzuführen, durch welche Aenderung eine theilweise Erhöhung der Frachtsätze der I. und II. Tarif-classe herbeigeführt wird. Diese abgeänderten Tarife sollen vom 1. Februar 1905 in Kraft treten und ist eine analoge Abänderung der weiteren Tarif-lassen III.—IX. incl. für die nächste Zeit vorgesehen. Zur näheren Berathung dieser Frage ist beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten eine Commission, bestehend aus den Vertretern der Eisenbahnen und Börsen-Comités einberufen, die ihre Arbeiten am 4. Januar 1905 beginnen wird.

Als Vertreter des Börsen-Comités ist Herr J. Friesendorff in diese Commission abdelegirt worden.

Nachdem am 31. October und 1. November 1903 im Departement für Eisenbahnangelegenheiten unter dem Vorsitze des Departements-directors in einer Sitzung namentlich eingeladener Persönlichkeiten über die Wünsche, betreffend eine Vereinfachung der Tarifaufgaben, berathen war, wurde die gleiche Frage am 18., 20. und 21. Mai 1904 in einer besonderen Commission, bestehend aus den Mitgliedern des Tarifcomités, Vertretern einiger Ministerien, der Eisenbahnen und der Börsen-Comités, als Vertreter des Rigaer Börsen-Comités Hr. J. Friesendorff, berathen.

Herr J. Friesendorff berichtete über diese Commissionssitzungen dem Börsen-Comité wie folgt:

„Feste Beschlüsse zu fassen, war, nach der Erklärung des Vorsitzenden, nicht die Aufgabe der Conferenz, da solches dem Tarif-Comité überlassen bleibt, somit wurden gewissermaassen nur Vorschläge gemacht, die sich dahin zusammen fassen lassen:

A. Betreffend die Herausgabe der Tarife:

1) dass die internen russischen Eisenbahntarife jährlich in neuer Ausgabe erscheinen sollen und im Laufe des Jahres nur eine Ergänzung zu denselben herauszugeben ist;

2) dass die Frachttabellen nicht wie bisher einen Theil der Tarife, sondern nur ein Hilfsmaterial zu solchen vorstellen sollen, wodurch es möglich wird, diese Tabellen für längere Zeit als ein Jahr in Kraft zu lassen;

3) dass die Zahl der für einzelne Waaren zur Zeit geltenden Tarifsammlungen (своды) möglichst zu beschränken ist und solche nur bestehen bleiben sollen: für Getreidewaaren, Naphthawaaren, Steinkohlen und Bau- und Brennholz;

4) dass die allgemeinen Bedingungen über die Anwendung der Tarife als besonderer Theil des Tarifes herauszugeben sind und auch auf die ad 3) genannten vier Swody Anwendung finden sollen;

5) dass in der Nomenclatur der Tarife zu den einzelnen Nomenclaturgruppen alle zu jeder derselben gehörenden Waaren aufzuführen sind und ausserdem ein alphabetisch geordnetes Verzeichniss der Waaren herauszugeben ist;

6) dass für die Classifizirung der Waaren mehr Differenziale, als zur Zeit gelten, geschaffen werden sollen;

7) dass die Frachttabellen in zwei Theilen zu drucken sind, wobei der erste Theil die Frachten für Entfernungen bis 4000 Werst, der zweite Theil die Frachten für Entfernungen über 4000 Werst enthalten soll, die Frachtsätze für die Differenzialen sollen hierbei im ersten Theile vollständig gedruckt werden, ohne dass wie bisher nur auf die einzelnen Tarifclassen hingewiesen wird.

B. Bezüglich der Werstentfernungen, resp. der Tabellen für solche ging der allgemeine Wunsch dahin:

1) dass für Fracht- und Eilgüter einmal und dann für Waaren, die in Personenzügen befördert werden, statt wie zur Zeit verschiedene, gleiche Entfernungen anzuwenden sind;

2) dass für die Entfernung in den Knotenpunkten eine einfachere Berechnung als zur Zeit eingeführt wird;

3) dass in denjenigen Fällen, wo die Absende- resp. Empfangsbahn nur mit einer Verbindungslinie am Transport betheiligt ist, nicht mehr wie augenblicklich eine getrennte Frachtberechnung eintritt, sondern die Entfernungen solcher Verbindungslinien, wenn auch mit erhöhter Werstzahl, in die allgemeine Frachtberechnung einzubeziehen sind.

C. Es wurde auf der Conferenz sodann darüber berathen, ob es nicht wünschenswerth wäre, für die Richtigkeit der Frachtberechnung nicht wie zur Zeit die Empfangsstation, sondern die Versandstation verantwortlich zu machen. Für solche Aenderung sprach sich mit wenigen anderen der Vertreter des Moskauer Börsen-Comités aus, während die grosse Mehrzahl der Mitglieder der Conferenz, darunter auch der Vertreter des Rigaer Börsen-Comités, sich vollständig dagegen aussprachen, indem sie auf die Schwierigkeiten hinwiesen, die durch solche Aenderung für die Absender der Waaren durch Aufenthalt ihrer Fuhren, Erhalt des Frachtbriefduplicats etc. entstehen würden, und ferner betonten, dass durch solche Aenderung wohl eher eine Vermehrung der Fälle von zu hoher Frachtberechnung, als eine Verminderung derselben zu erwarten ist.“

Durch Anwendung solcher Principien sollen die Neuausgaben der einzelnen Tarife geregelt und vereinfacht werden.

Auf den im Jahre 1904 stattgehabten 9. (93.—101. incl.) Allgemeinen Tarifconferenzen sind 215 Fragen betreffend Ermässigung von



Tarifsätzen, Erstellung von Specialtarifen, Erläuterung der Waaren-nomenclatur und Frachtberechnung etc. zur Berathung gelangt und sind die bezüglichen Beschlüsse grössten Theils auch vom Finanzministerium bestätigt worden.

#### b. Interner allgemeiner Gütertarif.

Zu diesem Tarif ist im Berichtsjahr nur ein Nachtrag erschienen. Von den in demselben enthaltenen Abänderungen und Ergänzungen des Allgemeinen Tarifs sind als wichtigere die folgenden zu verzeichnen:

In den Tarif wurden neu aufgenommen, resp. ist die Tarifierung declarirt worden für Netze aus Eisen- und Stahldraht zu Bettunterlagen, Mais-Syrup, Zuckerpräparate als Viehfutter, geriebene und gemahlene Holzkohle, Eier und Cocons von Seidenwürmern, Haare von Hirschen, Kenefa, Diamant, Spulen und Griffe aus Papierstoff, Sesam-Oelkuchen, Schatullen aus Eisen und Stahl, Façonziegel (лекальный кирпич), Bambusholz, Haarschneidemaschinen, eiserne Dachpfannen und Klammern zu solchen, Nähmaschinenständer, Asbestin, Cellulose-Watte, Soda-Naphtionat und Telephonkabeln.

Ermässigt wurde die Fracht für Gemüseconserven, Küchenplieten, gebogene Möbel, Körbe, in denen Früchte und Beeren befördert wurden, Futtevorrichtungen für Geflügel als rückgehende Tara und Lampen-Kuppeln, -Schirme, -Tulpen und -Kugeln aus Glas.

Für Seife wurde der im Jahresbericht pro 1903 auf Seite 223 angegebene Commissions-Beschluss, betreffend die Tarifierung derselben in Abhängigkeit von dem Gewicht der einzelnen Stücke, eingeführt.

Ausnahmetarife wurden erstellt für die Beförderung von: Narsan-Mineralwasser von der Station Kislowodsk der Wladikawkaser Eisenbahn nach den Häfen des Baltischen Meeres; Schafen, Schweinen, Kälbern und Lämmern in Specialwaggonen; Asbest von der Station Wjasowaja der Samara-Slatouster Eisenbahn; Bimstein von den Stationen der Karser und Eriwaner Zweiglinie der Transkaukasischen Eisenbahnen; Schwerspath von der Station Tkwibuli derselben Eisenbahnen; Gerbeextracten nach den Häfen des Baltischen Meeres und Kupfer von den Stationen Ufa und Orenburg der Samara-Slatouster Eisenbahn.

Aufgehoben wurde: der Ausnahmetarif für Colonial- und Conditorenwaaren, sowie für Bacalien und gastronomische Waaren von Moskau.

Den nachbezeichneten Eisenbahnen ist im Berichtsjahre gestattet worden, auf den Stationen der von ihnen neu erbauten Linien die Gebühr von  $\frac{1}{5}$  Kop. pro Pud von denjenigen zum Versand gelangenden Waaren zu erheben, die der Zahlung dieser Gebühr laut § 41 des Tarifs unterliegen, und zwar:

1) der Jekaterinen-Bahn auf den Stationen der Theilstrecken Sheltaja Reka—Sheltija Wody, Dolginzewo—Kitschkas, Apostolowo—Nikolo—Koselsk, Karawannaja—Ilowaiskoje, Mospino—Makejewka, Alexandrowsk—Jekaterininsky—Wolnowacha, Peredatotschnaja—Alexandrowsk—Sewastopolsky, Ilowaiskoje—Tscherpuchino, Pugatschewo—Tupikowaja, Berdjansk—Berdjansk-Port,

2) den Transkaukasischen Eisenbahnen auf den Stationen der Theilstrecke Tschiatury—Ssatschchery;

3) der Moskau—Windau Rybinsker Eisenbahn auf den Stationen der Theilstrecken St. Petersburg—Dno und Nowossokolniki—Witebsk und

4) den Süd-Ost-Bahnen auf den Stationen der Theilstrecke Grafskaja—Ramon.

#### c. Sammlungen der Tarife für Massenartikel (сводь).

##### 1) Der Tarif für die Beförderung von Getreidewaaren.

Zu diesem Tarif sind im Berichtsjahr zwei Nachträge erschienen, die nicht wesentliche Aenderungen desselben enthalten.

Zu erwähnen sind hier folgende, im Laufe des Jahres für die Beförderung von Getreidewaaren erlassenen Bestimmungen:

Den Eisenbahnen wurde vorgeschrieben, die etwa erforderliche Verstärkung der Thürschützen durch Bretter bei Beförderung von specifisch leichtem Getreide in geschüttetem Zustande nur für Rechnung des Versenders vorzunehmen, wobei die Bretter, als nicht der Bahn gehörig, dem Waarenempfänger ausgeliefert werden müssen.

Am 25. September trat eine Bestimmung in Kraft, nach welcher leere Säcke, in denen Getreide auf Plattformen transportirt wurde, frachtfrei zurückbefördert werden können.

Endlich wurde auf ein Gesuch des Börsen-Comités (vgl. Abschn. Getreide-, Saat- und Oelkuchen-Geschäft) vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten verfügt, dass die Fracht für alle Getreidewaaren, die in der Zeit vom 13. November bis zum 15. Februar 1905 in Riga eintreffen und vor ihrem Eintreffen, resp. ihrer Ausladung nach Libau oder Windau umdirigirt werden, nach den betreffenden Tarifen für die ganze durchlaufene Strecke von der Versandstation bis zur endgiltigen Empfangsstation ohne Erhebung von Zuschlags-Nebengebühren in Riga zu berechnen ist.

##### 2) Der Tarif für die Beförderung von Bau- und Brennholz.

Zu diesem Tarif sind im Berichtsjahr zwei Nachträge erschienen, die keine wichtigeren Abänderungen des Tarifs enthalten. Laut Publication des Geschäftsführers der allgemeinen Tarif-Conferenzen wurde bestimmt, dass vom 5. Mai für die Beförderung von buchenen Fassdauben, die in Kühlwaggonen, in welchen Butter aus Sibirien zu den baltischen Häfen befördert wurde, nach sibirischen Stationen ver-



laden werden, der Wagenladungstarif schon bei Verladung von 400 Pud zu berechnen ist.

3) Der Tarif für die Beförderung von Eisen, Blech, Stahl, Gusseisen etc.

Durch Publication im Sbornik der Tarife Nr. 1616 wurde am 1. November ein neuer Tarif für die Beförderung der genannten Waaren eingeführt. Derselbe bildet jedoch nur eine Neuauflage des alten Tarifs mit allen stattgehabten Abänderungen und Ergänzungen desselben.

4) Der Tarif für die Beförderung von Naphtha- und Naphtha-Waaren.

Am 15. August wurden die Tarifsammlungen für die Beförderung von: a. Kerosin, Oleonaphtha etc., und b. von Naphtha- und Naphtha-Rückständen aufgehoben und die Tarife dieser beiden Sammlungen zu einer Tarifsammlung vereinigt, die im Sbornik der Tarife Nr. 1590 publicirt wurde. Eine Veränderung der Frachtsätze und der sonstigen Bestimmungen für die Beförderung dieser Waaren gegen die alten Tarife hat jedoch nicht stattgefunden.

5) Der Tarif für die Beförderung von Salz.

Der zu diesem Tarif im Berichtsjahr erschienene erste Nachtrag enthielt keine für Riga wichtigeren Bestimmungen.

6) Der Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks, Torf etc.

Der zu diesem Tarif erschienene vierte Nachtrag enthielt keine für den Rigaschen Handel wesentlichen Bestimmungen.

7) Der Tarif für die Beförderung von Zucker.

Zu diesem Tarif erschien im Jahre 1904 der directe Nachtrag, der keine nennenswerthen Veränderungen des Tarifes enthält.

## **42. Nordisch - Ueberseeischer Internationaler Verkehr.**

### **a. Conferenzen und Verhandlungen.**

Auf der XV. ordentlichen Conferenz dieses Verkehrs, die in Bremen am 3. und 4. September 1904 stattfand, wurden über 19 Conventions- und 5 Tariffragen berathen. Soweit die Beschlüsse dieser Conferenz bereits im Berichtsjahre bestätigt wurden und zur Einführung gelangten, ist über dieselben im weiteren Theile dieses Kapitels berichtet. Hier sei jedoch der Beschluss zur Frage, betreffend die Bescheinigung des Exportes einer Sendung durch einfachen Vermerk oder Abstempelung auf dem Duplicate des Connossements, erwähnt. Vorstehend bezeichneter Modus wird, entgegen dem zur Zeit bestehenden, das ist Ausreichung einer besonderen Bescheinigung, vom Rigaschen Zollamt beantragt, welches durch Annahme des Antrages für sich eine Verringerung der Arbeit voraussieht. Das Revalsche Zollamt hält dagegen den vorgeschlagenen Modus für zeitraubender, als die

Ausreichung besonderer Bescheinigungen. Die Conferenz beschloss, den Eisenbahnen aufzutragen, beide Arten der Bestätigung des stattgehabten Exportes durch die Zollämter zu acceptiren, d. h. sowohl den Vermerk oder die Abstempelung des Duplicat-Connossements, als auch die Ausreichung einer besonderen Zollbescheinigung.

Auf einer ausserordentlichen Conferenz, die am 9. Januar in St. Petersburg stattfand, wurde der Antrag, die Tarife des überseeischen Verkehrs via Reval nach St. Petersburg zur Begegnung der Concurrenz der billigeren Tarife via Hangö nach St. Petersburg zu ermässigen, abgelehnt.

Auf den zwei weiteren ausserordentlichen Conferenzen dieses Verkehrs, die am 16. November, resp. 16. December, in St. Petersburg stattfanden, wurden keine Fragen von besonderer Bedeutung entschieden, die Berathungen der meisten vertagt.

Als die Angelegenheiten des Nordisch-überseeischen Verkehrs betreffend, muss die an den Börsen-Comité sub Nr. 1757 vom 30. April 1904 gerichtete Anfrage der Haupt-Verwaltung der Handels-Schiffahrt und Häfen erwähnt werden darüber, ob der Rigaer Börsen-Comité es für wünschenswerth hält, die Frage über die Aufnahme der Route via Königsberg in den Nordisch-überseeischen Verkehr auf der Conferenz dieses Verkehrs zu berathen. Der Börsen-Comité beantwortete diese Anfrage am 18. Mai sub Nr. 583 wie folgt:

„Bezugnehmend auf das Schreiben der Abtheilung Nr. 1757 vom 30. April, betreffend die Frage über die Aufnahme der Route über Königsberg in den Tarif des Nordisch-überseeischen Verkehrs, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité mitzutheilen, dass, seiner Meinung nach, die Aufnahme dieser Route in den genannten Verkehr nicht im Interesse des Rigaer Handels liegt, da durch die Aufnahme Königsbergs sich kaum die Gesamtquantität der im Nordisch-überseeischen Verkehr beförderten Waaren vergrössern würde, sondern über die neue Route nur ein Theil der bisher im Nordisch-überseeischen Verkehr über die russisch-baltischen Häfen, darunter auch Riga, beförderten Waaren transportirt werden würden.

Die Gesamtquantität der im genannten Verkehr beförderten Waaren ist durchaus keine so grosse, dass zur Beförderung dieser Quantität, die im Jahre 1902 nur ca. 6 Millionen Pud betrug und sich auf 5 Häfen, und zwar auf Libau, Windau, Riga, Reval und St. Petersburg vertheilte, noch ein neuer Hafen, und ausserdem noch ein ausländischer Hafen, aufgenommen werden müsste, wodurch sowohl die der Krone zustehende Hafensteuer sich verringern würde und dann auch der russische Handel dadurch leiden müsste, dass die Speditionsfirmen die gegenwärtig durch die Zollbereinigung der Waaren in den russischen Umladehäfen erzielten Einnahmen von demjenigen Theil der Waaren verlieren müssten, den man beabsichtigt, über Königsberg zu transportiren.



Falls die obenerwähnte Frage zur Berathung auf der bevorstehenden Conferenz des Nordisch-überseeischen internationalen Verkehrs gelangen sollte, würde der Rigaer Börsen-Comité seinen Vertreter beauftragen, sich gegen die Aufnahme von Königsberg in den Tarif des Nordisch-überseeischen Verkehrs auszusprechen.“

#### b. Der Import-Verkehr.

Zum Tarif für den directen Nordisch-überseeischen Import-Verkehr sind im Berichtsjahr drei Nachträge erschienen. Von den Veränderungen, die der Tarif durch diese Nachträge erfahren hat, sind hier als wichtigere die folgenden zu erwähnen.

Vom 1. Februar werden die Eisenbahnrouen von Riga nach Kiew und Charkow abgeändert und müssen Waaren vom genannten Datum nach diesen Stationen über Shlobin-Bachmatsch befördert werden. Hierdurch ermässigen sich auch die Eisenbahnfrachten für sämtliche via Riga nach Kiew und Charkow beförderte Waaren.

Vom 13. März befördert die Dampfschiffahrts-Gesellschaft W. H. Stott & Co. nicht mehr Waaren im directen Verkehr zwischen Riga einerseits und Liverpool und Manchester andererseits.

Vom 15. Juni wird der Artikel „Steinarten, bearbeitet zu Denkmälern, verpackt und unverpackt“ in den Tarif aufgenommen

Vom 1. September traten Aenderungen in der Fracht für den Antheil der Eisenbahnen für diverse Waaren in Kraft, und zwar für Witherit, Palm- und Buchsbaum-Holz, verzinkte Nieten, Britannia-, Christofle- und Nickel-Metall und Sardellen.

#### c. Der Export-Verkehr.

Zum Tarif für den directen Nordisch-überseeischen Export-Verkehr ist im Berichtsjahr kein Nachtrag erschienen. Zu erwähnen sind jedoch folgende wichtigere Bestimmungen.

Laut Bekanntmachung im Sbornik der Tarife Nr. 1536 hat die Organisationsgebühr von 0,65 Kop. pro Pud nicht zur Erhebung zu gelangen, wenn die Waaren auf nicht dem Verkehr angehörenden, wohl aber unter russischer Flagge fahrenden Dampfern exportirt werden. Für solche Exportsendungen haben die Waareninhaber jedoch nicht das Recht auf zahlungsfreie Lagerung der Waaren im russischen Hafen.

Die im Jahresbericht pro 1903 erwähnte Absicht, den § 11 der Transportbedingungen dieses Verkehrs abzuändern, fand dadurch ihre Erledigung, dass der Geschäftsführer der internationalen Verkehre im Sbornik der Tarife Nr. 1550 eine Erläuterung publicirte, wonach dem Versender gestattet ist, Waaren nach den im Tarif dieses Verkehrs

benannten russischen Ostsee-Umladehäfen auf seine Gefahr auch nach Schluss der Navigation in diesen Häfen zu versenden, worüber im Frachtbrief ein Vermerk zu machen ist. Erweist es sich, dass bei Ankunft der Waare im Umladehafen die Navigation geschlossen ist und dass die Waare in der im Tarif vorgesehenen Frist nicht exportirt werden kann, so ist die Fracht nach den Sätzen der internen Tarife zu berechnen.

Durch Publication im Sbornik der Tarife Nr. 1560 wurde verfügt, dass die Differenz zwischen der Fracht nach dem Tarif des Nordisch-überseeischen Verkehrs und der Fracht nach dem allgemeinen Tarif der russischen Eisenbahnen auch für solche aus Russland ausgeführte Sendungen zurückzuzahlen ist, welche mit Frachtbriefen befördert wurden, die nicht den Vermerk über die weitere Ausfuhr der Waare nach einem ausländischen Hafen aufweisen, falls nur die stattgehabte Ausfuhr der Waare auf einem entweder am directen Verkehr beteiligten Contract-Dampfer oder unter russischer Flagge fahrenden Dampfer nachgewiesen wird. Die Rückzahlung der Differenz kann jedoch nur nach geschehener Reclamation erfolgen.

#### 43. Kaukasisch-Transkaspischer Verkehr.

Von den Fragen, die auf der XXI, XXII, XXIII und XXIV Conferenz dieses Verkehrs zur Berathung gelangten, muss auf die Frage über die Einbeziehung der Route über Orenburg—Taschkent, auf welcher Eisenbahnstrecke die Eröffnung des Verkehrs bevorsteht, hingewiesen werden. Um die für den Verkehr der russischen Eisenbahnen mit den Stationen der mittel-asiatischen Eisenbahn hauptsächlich in Betracht kommenden Waaren, das sind Kischmisch, Manufacturwaaren, Schaffelle und andere Felle und Häute, unbearbeitete, Zucker, Baumwolle und Schafwolle, sowohl auf dem bisherigen Wege über die Häfen des Kaspischen Meeres, als auch auf dem directen Landwege über Orenburg befördern zu können, halten die Eisenbahnen es für erforderlich, die Tarife für vorgenannte Waaren durchzusehen und der Art zu reguliren, dass keine Concurrenz zwischen den beiden vorbezeichneten Routen hervorgerufen wird. Solche Durchsicht der Tarife soll im Januar 1905 in einer besonderen Commission erfolgen und wird das Resultat dieser Arbeit einer späteren Conferenz des Kaukasisch-Transkaspischen Verkehrs zur Berathung vorgelegt werden.

Am 1. Januar 1904 wurde eine neue Tarif-Ausgabe des genannten Verkehrs eingeführt und im Laufe des Jahres ein Nachtrag zu letzterem. Nennenswerthe Abänderungen gegen den früheren Tarif haben nicht stattgefunden und sind in die Neuausgabe zumeist diejenigen Aenderungen in der Nomenclatur und Classification vor-



genommen worden, die erforderlich waren, um dieselben mit denjenigen des allgemeinen internen Tarifes in Uebereinstimmung zu bringen.

Von sonstigen Aenderungen im Kaukasisch-Transkapischen Verkehr sind zu erwähnen, dass die Orient-Gesellschaft den Waarenverkehr nach den Wolgahäfen Simbirsk, Chwalynsk, Balakow, Wolsk, Dubowka, Sarepta, Wladimirowka und Tscherny-Jar nicht mehr vermittelt, und dass die Russische Transport- und Versicherungs-Gesellschaft Waaren auch von und nach den Häfen Eupatoria und Adler zur Beförderung annimmt.

#### **44. Internationaler Eisenbahnverkehr mit den Weststaaten über die Landgrenzen**

Von den für den genannten Verkehr bestehenden Tarifen haben diejenigen für den Russisch-Deutsch-Niederländischen Verkehr und den Russisch-Belgisch-Französischen Verkehr keine für Riga wichtigeren Veränderungen erfahren. Für den Russisch-Oesterreich-Ungarischen Verkehr ist vom 19. August ein neuer Special-Tarif für den directen Export von Flachs, Hanf und Heede eingeführt worden.

#### **45. Russisch-Chinesischer und Amur-Ussuri-Verkehr.**

Die Berathung der im Programm der III. ordentlichen Conferenz dieses Verkehrs vorgesehenen Fragen, betreffend die Ermässigung der Tarifsätze für verschiedene Waaren, wurde des Krieges wegen, der eine Benutzung der Strecken der chinesischen Ostbahn für Privat-Eisenbahnfrachten unmöglich macht, vertagt.

Zum Tarif für diesen Verkehr ist im Berichtsjahr ein Nachtrag erschienen. Durch denselben wurden die Frachtsätze für folgende Waaren im directen Export-Verkehr ermässigt, und zwar für Papyros-Hülsen, Narsan - Mineralwasser, landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe, Linoleum, gebogene Möbel in auseinandergenommenem Zustande, Schmand, Käse, Halbpelze, Kartoffelsyrup und Spiritus.

#### **46. Die Tarife für die Beförderung von Personen und von Waaren in Personen-Zügen.**

Der Tarif für die Beförderung von Personen hat im Jahre 1904 nur unwesentliche Veränderungen erfahren. Zu erwähnen ist nur, dass vom 15. März ein neuer Tarif für die Beförderung von Passagieren IV. Classe in Kraft trat.

Der Tarif für die Beförderung von Passagieren der I. und II. Classe, sowie von frischen Blumen im directen Russisch-Oesterreichisch-italienisch-Französischen Verkehr erschien am 1. Nov. in neuer Ausgabe.

Der Tarif für die Beförderung von Waaren in Passagier- und gemischten Zügen hat im Berichtsjahr keine Abänderungen erfahren.

## 47. Betriebsseitige Verordnungen für die Beförderung von Waaren auf den Eisenbahnen resp. Verhandlungen über solche Fragen.

### a. Beförderung von unbearbeiteten Häuten und Fellen.

Die abgeänderten Regeln für die Beförderung von unbearbeiteten Häuten und Fellen, über die im Bericht für das Jahr 1903, Seite 233 und 234 Mittheilung gemacht wurde, wurden durch Publication im Sbornik der Tarife Nr. 1595 vom 28. Juli eingeführt. Die neuen Regeln, die für die Beförderung der genannten Waaren in Wagenladungen gelten, lauten :

§ 1. Unbearbeitete Häute und Felle jeder Art, mit Ausnahme solcher von Kameelen, Büffeln und Seehunden in trockenem und gefrorenem Zustande, werden zur Beförderung nur unter folgenden Bedingungen angenommen :

a) Trockene und gefrorene Häute und Felle müssen mit heilen Stricken kreuzweise zu Ballen von 3 bis 9 Pud Gewicht verbunden werden, wobei die Knoten mit Plomben der Versender versehen sein müssen, und

b) Nasse, sowie nass- und trockengesalzene Häute müssen zu Ballen von 3 bis 9 Pud Gewicht vereinigt werden, die mit Häuten oder Fellen, die Haarseite nach aussen, zu umwickeln und kreuzweise mit Stricken zu verbinden sind, die an den Knoten Plomben der Versender tragen.

**Anmerkung.** Gefrorene Häute und Felle, die nur zusammengebunden sind, werden zur Beförderung nur im November, Dezember, Januar und Februar angenommen.

§ 2. Häute und Felle von Kameelen, Büffeln und Seehunden in trockenem und in gefrorenem Zustande können auch ohne jede Verschnürung befördert werden.

§ 3. Die in § 1 angegebene Verpackungs- und Verschnürungsart schliesst nicht aus, dass von den Versendern Häute und Felle in einer anderen, besseren Verpackung, z. B. in Kisten, Fässern und Fässchen, aufgeliefert werden.

§ 4. In den Frachtbriefen und Duplicaten für den Transport von unbearbeiteten Häuten und Fellen ist nur die Anzahl der zum Versande mit jedem einzelnen Frachtbrief aufgelieferten Colli, jedoch nicht die Stückzahl der Häute, die sich in der betreffenden Partie befinden, anzugeben.

§ 5. Häute und Felle, die in einer Verpackung, welche nicht den in § 1 angegebenen Bedingungen entspricht, aufgeliefert werden, werden zur Beförderung nicht angenommen. Wird jedoch eine Beschädigung der Verpackung constatirt, so ist die Station verpflichtet, von den Versendern einen diesbezüglichen Vermerk im Frachtbrief zu verlangen; weigert sich der Versender, einen derartigen ergänzenden



Vermerk im Frachtbrief zu machen, oder können Häute und Felle wegen ungenügender Verpackung zum Transport nicht angenommen werden, so sind Protocolle in der im Artikel 64 des Allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen vorgesehenen Ordnung aufzustellen.

§ 6. Die gegenwärtigen Regeln beziehen sich sowohl auf die Beförderung von Häuten und Fellen im internen Verkehr, als auch im überseeischen und ausländischen Verkehr über die Landgrenzen.

In der Folge machte die Reichs-Eisenbahnverwaltung bekannt, dass die obenangeführten Regeln sich auch auf pudweise Sendungen beziehen.

#### b. Verschiedene betriebsseitige Bestimmungen des Ministeriums der Wegecommunication.

1) Durch Circulair der Reichs-Eisenbahnverwaltung vom 5./10. Juli 1903 sub Nr 31294/142 wurde vom 1. Januar 1904 die Einführung neuer Formulare für Frachtbriefe und deren Duplicate angeordnet. Der Unterschied dieser Formulare gegen die alten besteht darin, dass einmal in der 9. horizontalen Rubrik des Frachtbriefs, welche bisher nur zur Angabe der Nachnahmesumme diente, nunmehr auch die Person, welcher die Nachnahme ausgezahlt werden soll, anzugeben ist, und dann, dass die vordere Seite des Frachtbriefduplicats mit einem besonderen Druck in Netzform versehen ist.

2) Durch Publication im Sbornik der Tarife Nr. 1539 vom 14. Januar wurde der § 9 der Regeln über den Gebrauch des Frachtbriefes und dessen Duplicats abgeändert. Derselbe lautet fortan:

Der Versender hat im Frachtbrief die Waare nach der Nomenclatur des Tarifs zu benennen. Falls solches nicht geschieht, ist die Versandstation verpflichtet, nach Besichtigung der Waare, die wirkliche, der Nomenclatur entsprechende Benennung derselben durch Aufstellung eines Protocolls festzustellen auf genauer Grundlage des Artikels 60 des Allgemeinen Statuts und der als Ergänzung zu demselben erschienenen Regeln.

Fehlt jedoch in der geltenden Waaren-Nomenclatur eine entsprechende Benennung, so hat der Versender seine Waare im Frachtbrief derart zu benennen, wie dieselbe im Handel oder gewöhnlichen Leben bezeichnet wird.

Frachtbriefe, in denen die Waare nur mit dem Gattungsnamen benannt ist, einerlei ob mit dem Zusatz „nicht besonders benannte“ oder nicht, dürfen die Stationen vom Waarenversender nicht mehr annehmen.

Werden mehrere Colli verschiedener Waaren mit einem Frachtbrief versandt, so muss jedes Collo mit einer Nummer oder einer besonderen Marke des Versenders versehen sein.

Die von den Versendern in den Waggons errichteten Ladevorrichtungen müssen von denselben im Frachtbrief angegeben werden.

3) Durch Verfügung des Ministers der Wegecommunicationen vom 27. November 1903 sub Nr. 51930 wurden vom 1. April neue Regeln über das Nachnehmen von Beträgen auf Eisenbahnsendungen eingeführt. Ein Hauptunterschied der neuen Regeln gegen die alten ist der, dass fortan die Nachnahmesumme nicht, wie bisher, nur dem Versender, sondern auch dem Vorzeiger des Nachnahmescheines auszus zahlen ist. Ein Translat dieser Regeln wurde in Nr. 279 des Rigaer Börsenblattes vom 10. December 1903 publicirt.

4) Durch Publication im Sbornik der Tarife Nr. 1556 vom 13. März wurden Regeln über die Beförderung von Fleisch beim Aufhängen ganzer Thierkörper in den Waggons eingeführt.

5) Laut Publication im Sbornik der Tarife Nr. 1568 vom 24. April wurden in die Zahl derjenigen Waaren, die auf den Eisenbahnen ohne Verpackung (въ навалку) befördert werden, aufgenommen:

a) Lampenkuppeln aus Glas, Lampenschirme, Reservoirs, Tulpen und Kugeln, sowie Reservoirs mit Metallringen zum Befestigen der Brenner, jedoch ohne andere Metalltheile, und Gegenstände des Hausgebrauches aus gepresstem Glass (aus der Nomenklaturgruppe 105).

b) Mehl jeder Art (aus der Nomenklaturgruppe 68) bei Beförderung von mehr als 750 Colli auf einem Frachtbrief (d. h. pro Waggon).

c. Verhandlungen auf den Allgemeinen (Conventions-) Conferenzen der Vertreter der russischen Eisenbahnen von grösserer allgemeiner Bedeutung.

Zu den Fragen, über die auf den Allgemeinen (Conventions-) Conferenzen, im Berichtsjahre der XCII., XCIII., XCIV. und XCV., verhandelt wurde und die zum weitaus grössten Theile das Verhältniss der Eisenbahnen zu einander betrafen, lauteten die Beschlüsse meist dahin, bei den bestehenden Regeln zu verbleiben.

Von den Fragen, die Aenderungen der bestehenden Bestimmungen vorsahen, welche das Interesse der Waarenbesitzer betreffen, sind folgende zu erwähnen:

1) Auf der XCII. Allgemeinen Conferenz gelangte ein Antrag der Direction der Wladikawkaser Eisenbahn zur Berathung, durch den vorgeschlagen wurde, die Entschädigung für auf den Eisenbahnen beschädigte oder in Verlust gerathene Waaren nicht, wie durch den Allgemeinen Ustaw vorgesehen, nach den auf den bezüglichen Bestimmungsstationen geltenden Preisen zu bestimmen, sondern nach dem Preise, der auf den Versandstationen zur Zeit der Auflieferung der Waare galt.



Zu dieser Frage äusserte sich der Börsen-Comité in seinem Schreiben an den Geschäftsführer der Angelegenheiten der Allgemeinen Conferenzen sub № 181 vom 13. Februar wie folgt:

„Bezugnehmend auf das Circulairschreiben vom 20. November 1903 sub № 475/2057, betreffend die von der Direction der Wladikawkaser Eisenbahn aufgeworfene Frage, die Entschädigung für auf den Eisenbahnen verdorbene oder verlorene Waaren nicht nach den Preisen der Empfangsstationen, sondern nach den Preisen der Versandstationen zu zahlen, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité nachstehend Ew. Excellenz die Gründe mitzutheilen, die ihn veranlassen, sich durchaus gegen den von der Wladikawkaser Eisenbahn beantragten Berechnungsmodus der Entschädigung auszusprechen.

Abgesehen von der Wichtigkeit, die der jetzt bezüglich der Entschädigungszahlungen geltende Modus für den Handel dadurch hat, dass die Entschädigungszahlungen nach den Preisen der Empfangs- resp. Bestimmungsstation dem Waarenempfänger, der als Inhaber des Frachtbrief-Duplicates Eigenthümer der Waare ist und das Recht hat, die Auslieferung derselben resp. Entschädigung für deren Verlust oder Beschädigung zu verlangen, eben auch nur den Werth der Waare ersetzen, den sie für ihn gehabt hätte, wenn er die ihm auf der Empfangsstation auszuliefernde Waare voll resp. unbeschädigt erhalten hätte, spricht auch noch Folgendes gegen den Antrag der Wladikawkaser Eisenbahn.

Für die meisten Waaren, namentlich aber für Massentransporte, wie Getreide, Flachs, Hanf, Holz u. s. w., die zum weitaus grössten Theile von nicht bei Städten befindlichen Stationen abgefertigt werden, würde sich ein auf solchen Stationen an einem gewissen Tage gegolten habender Preis garnicht feststellen lassen, weil es auf diesen Stationen keine competenten Institutionen giebt, die solche Preise den Eisenbahnen aufgeben könnten, wie es zur Zeit auf den Hauptempfangsstationen, das sind Städte, Handelscentren oder Hafenplätze, durch die Stadtverwaltungen oder Börsen-Comités geschieht, welche vollständig competent sind, jeder Zeit nicht nur die an den in Frage stehenden Tagen gegolten habenden Preise von Massenwaaren anzugeben, sondern auch von anderen Waaren, die in ihrem Rayon gehandelt werden.

Ein Manco oder eine Beschädigung von Waaren wird grössten Theils erst auf den Empfangsstationen constatirt, d. h. nachdem eine recht bedeutende Frist seit der Annahme der Waare zur Beförderung auf der Versandstation verstrichen ist. Diese Frist ist in Russland besonders gross, hervorgerufen sowohl durch die grossen Entfernungen, auf welchen die Waaren auf den Eisenbahnen befördert werden müssen, als auch die häufigen Versperrungen der Eisenbahnen und die Annahme der Waaren mit Lagerung bis zum Eintreten der Reihenfolge.

Nach Ablauf einer solchen langen Frist jedoch den Preis einer einzelnen Sendung festzustellen, erscheint nicht nur schwierig, sondern ganz unmöglich, weil der Versender in den meisten Fällen nicht auch der Verkäufer der Waare ist, und weder der Eine noch der Andere dazu verpflichtet ist, irgend welche Handelsbücher zu führen, nach welchen eine Factura beschafft werden könnte.

Ausserdem kaufen auf den Versandstationen Aufkäufer kleine Quantitäten Getreide, Flachs etc. von verschiedenen Personen und zu ungleichen Preisen auf, um solche in Wagenladungen zu versenden. Noch sei erwähnt, dass selbst wenn die Möglichkeit angenommen wird, eine Factura für eine bestimmte Sendung vorzustellen, es doch absolut unmöglich erscheint, die Identität einer facturirten Waare mit der abgeladenen festzustellen. Ausserdem findet der Verkauf einer Waare häufig Monate lang vor Anlieferung derselben an die Eisenbahn statt, so dass zwischen Verkauf und Aulieferung ganz bedeutende Preisunterschiede, namentlich von Landesproducten, eintreten können, so dass bei Entschädigung nach dem Facturenwerth entweder dem Waareneigenthümer (d. h. dem Inhaber des Frachtbriefduplicats) oder der Eisenbahn grössere Verluste erwachsen würden.

Ferner liegen nach Ansicht des Comités ebenso wie im Anfange der achtziger Jahre noch jetzt die Gründe vor, die den Reichsrath bei Festsetzung der im Art. 107 des Allgemeinen Statuts für die Russischen Eisenbahnen enthaltenen Grundlagen der Entschädigungszahlungen, d. h. nach den Preisen der Empfangsstationen und nicht nach den Preisen der Versandstationen, leiteten und, da die damalige Praxis auch noch im Verlauf von weiteren zwanzig Jahren gehandhabt worden ist, ist die Berechnung der Entschädigung nach Preisen der Bestimmungsstation dem Handel ganz und gar zur Gewohnheit geworden. Wenn auch durch solchen Modus in einzelnen Fällen Differenzen zwischen den Eisenbahnen und den Waareneigenthümern vorgekommen sein mögen, so sind solche doch nur als seltene Ausnahmen zu betrachten.

Die oben angeführten Einwendungen gegen die Entschädigungsberechnung für auf den Eisenbahnen verdorbene oder verlorene Waaren nach den Preisen der Versandstationen bittet der Rigaer Börsen-Comité Ew. Excellenz bei der Durchsicht der bezüglichlichen Frage auf der Allgemeinen Conferenz mitzutheilen.“

Auf der Conferenz wurde der Antrag der Wladikawkaser Eisenbahn ohne weitere detaillirte Verhandlung abgelehnt.

2) Auf der XCV. Allgemeinen Conferenz gelangte die Frage von der Verringerung der Normen des zulässigen natürlichen Mancos für auf den Eisenbahnen befördertes Getreide zur Verhandlung.

Die zu dieser Frage von den Vertretern der Börsen-Comités von Reval, Riga und St. Petersburg beantragte Ermässigung der bestehenden Manconormen bis auf die Hälfte derselben, d. ist für Schüttgetreide von



10/0 auf 1/20/0 und für in Säcken befördertes Getreide von 1/20/0 auf 1/40/0, wurde von den Vertretern der Eisenbahnen einstimmig abgelehnt.

3) Auf derselben Conferenz wurde über die Frage verhandelt, für Getreidesendungen nach den russischen baltischen Häfen resp. allen russischen Häfen dieselbe Vergünstigung, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnen, zu bewilligen, wie sie Königsberg und Danzig genossen, indem die Eisenbahnen diesen beiden ausländischen Häfen das volle Gewicht der Sendungen garantieren.

Die Vertreter der Börsen-Comités beantragten, die Königsberg und Danzig gewährte volle Haftpflicht für Getreidesendungen auch den russischen Häfen zu gewähren, oder aber solchen Vorzug auch für die beiden genannten ausländischen Häfen aufzuheben, die Vertreter der Eisenbahnen lehnten die Verantwortung für das volle Gewicht der Getreidesendungen nach den russischen Häfen einstimmig ab, ebenso, als nicht auf der Tagesordnung stehend, die Berathung der Frage von der Aufhebung des Königsberg und Danzig eingeräumten Vorzuges.

#### 48. Ablenkung von Eisenbahnfrachten auf Umwegerouten.

Auf eine Anfrage des Chefs der Riga-Oreler Eisenbahn bei dem Börsen-Comité darüber, ob es ihm bekannt ist, was namentlich die Rigaschen Käufer veranlasst, die Dirigirung der für sie bestimmten Oelkuchensendungen von Stationen der Ssysran-Wjasmaer Eisenbahn und der Station Wjasma selbst auf dem theureren Umwege via Rshew-Kreutzburg bei Umgehung der Theilstrecke Smolensk-Kreutzburg der Riga-Oreler Eisenbahn zu verlangen und ob in Riga ein Komptoir existirt, welches den Empfängern für Beförderung ihrer Waare auf dem Umwege Refaktien zahlt, antwortete der Börsen-Comité nach eingehender Berathung am 13. Juli sub Nr. 796 wie folgt:

„Auf das Schreiben Ew. Excellenz vom 26. Juni sub № 16,148, betreffend die Ablenkung von Oelkuchensendungen von der kürzesten Route Smolensk resp. Orel-Kreutzburg auf die weitere und theurere Route Rshew resp. Moscau-Kreutzburg, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité zu erwidern, dass es ihm wohl bekannt ist, dass Oelkuchensendungen seit dem Jahre 1902 schon über die vorbezeichneten längeren Routen, an denen die Moscau-Windau-Rybinsker Eisenbahn theilhaftig ist, befördert werden.

Der Verdienst beim Handel mit Oelkuchen ist durchaus kein derartig grosser, dass eine unnöthige Frachtbelastung oder eine verzögerte Zustellung der Waare auf einer längeren Route zulässig erscheint, abgesehen davon, dass eine derartig unkaufmännische Handlungsweise überhaupt nicht in Frage kommen kann. Der Börsen-Comité ist daher zu der Annahme berechtigt, dass den Eigenthümern solcher über die Umwegs-

routen dirigirten Sendungen von interessirter Seite, also wohl von den an der Beförderung über die weiteren Strecken beteiligten Eisenbahnen, nicht nur der Unterschied der Frachtkosten, sondern auch noch weitere Vortheile gewährt werden müssen, welche die Wahl einer Route mit zahlreichen Uebergabepunkten, als solche die kürzeste Route hat, vortheilhaft werden lässt.

Der Börsen-Comité ist leider nicht in der Lage, Nachweise über die Persönlichkeiten zu geben, die bei diesen Manipulationen beteiligt sind, er hat jedoch Grund zu vermuthen, dass neben den bestehenden officiellen Commerzagenturen der Privatbahnen noch private Agenten der Bahnen beteiligt sind, die für ihre Thätigkeit bei der Heranziehung von Waaren besonders honorirt werden. Ebensowenig kann der Börsen-Comité Beweise liefern über die Art und Weise, wie und von wem die Rückvergütungen und Entschädigungen zur Auszahlung gelangen. Da es sich jedoch dabei um ganz bedeutende Summen handeln muss, so müsste es leicht möglich sein, durch eine genaue Revision der Bücher der betreffenden Bahnen Klarheit in diesen Fragen zu schaffen. Es handelt sich hier nach Ansicht des Börsen-Comités um Missstände, welche nicht nur die Einnahmen der Kronsbahnen stark herabsetzen, sondern fictive Preise in einem nicht unbedeutenden Rayon des Reiches erzeugen, indem nach Mittheilungen sachverständiger Personen durch die privaten Agenten, um die Bahnen stärker zu beschäftigen, sogar Waaren im Innern des Reiches zu Preisen über dem Marktwert angekauft werden, die später, falls nicht steigende Conjunctionen zu Hilfe kommen, mit Verlust verkauft werden. So entstehende Preisdifferenzen dürften die Privatbahnen auf demselben Conto verbuchen, wo die Fracht-Vergütungen zu finden sein werden.

Um das Uebel vollständig auszurotten, würde der Börsen-Comité, um seine Ansicht befragt, vorschlagen müssen, die Ausgaben der officiellen Commerzagenturen bei den Privatbahnen, falls es nicht für möglich befunden werden sollte, letztere ganz eingehen zu lassen, unter eine scharfe Staatscontrole zu stellen und ebenso über sämtliche andere Ausgabeposten eine Controle einzuführen, welche die An- und Verkaufs-Manipulationen, wie Frachtrückvergütungen durch Privat-Agenten unmöglich macht.“

Diese Ablenkung von Eisenbahnfrachten, die nicht nur für Oelkuchen und andere Getreidewaaren, sondern auch für Sendungen, bestehend aus anderen Waaren, beispielsweise Manufacturwaaren, stattfinden soll, hatte den Reichscontroleur veranlasst, um eine Aenderung des dem Waarenabsender, nach Punkt 57 des Allgemeinen Eisenbahnstatuts, zugestandenen Rechtes, für seine Sendung die Route zu bestimmen, nachzusuchen und zu beantragen, dass den Eisenbahnen das Recht eingeräumt würde, die vom Absender vorgeschriebene Route ändern zu dürfen, wobei der Waareninhaber aber keinerlei Benach-



theiligung, weder durch höhere Frachtzahlung noch längere Transportdauer, noch auch Aufhebung seines Dispositionsrechtes erleiden soll. Bei Berathung dieses Antrages, der auf Verfügung des Verkehrsministers, zunächst auf der XCV. Allgemeinen (Conventions-) Conferenz berathen werden sollte, sprach sich die Delegation für Eisenbahnangelegenheiten vollständig gegen die Annahme desselben aus und auch auf der XCV. Conferenz sprach sich die Versammlung gegen die Zulässigkeit der bei Annahme des Antrages stattfindenden Einschränkung der den Absendern durch den Allgemeinen Ustaw der russischen Eisenbahnen eingeräumten Rechte aus, fand es aber für durchaus wünschenswerth, dass den Beförderungen von Eisenbahnsendungen auf Umwegsrouten, wie sie beispielsweise auf der Moscau-Windau-Rybinsker Eisenbahn stattfinden, auf das Entschiedenste entgegengetreten würde.

Namentlich sprachen sich auf vorbezeichneter Conferenz gegen derartige den Handel unbedingt schädigende Manipulationen, bei denen jedenfalls ein Mitwirken der interessirten Eisenbahnen vorausgesetzt werden muss, die Vertreter der Börsen-Comités aus.

Da auf der Conferenz eine detaillirte Berathung darüber, welche Maassregeln gegen eine Ablenkung von Sendungen von der natürlichen kürzesten Route zu treffen wären, nicht stattfand, weil diese Frage nicht in's Programm der Conferenz aufgenommen war, erachtete es der Börsen-Comité für angebracht, diese Frage weiter zu verfolgen und wandte sich dieserhalb durch Schreiben sub Nr. 1289 vom 2. December an die Exploitations-Abtheilung der Reichs-Eisenbahnverwaltung mit folgender Bitte:

„In den letzten Jahren sind häufig Getreidewaaren nicht über die kürzeste oder eine durch die bezüglichlichen Taritbestimmungen vorgesehene Route, sondern über Umwegsrouten befördert worden, wodurch eine Erhöhung der Frachtkosten entstand.

Der Handel mit Getreidewaaren ist jedoch durchaus nicht so gewinnbringend, dass er unnöthige Frachtbelastungen oder eine verzögerte Zustellung der Waare ertragen kann, weshalb sich beim Versande von Getreide über solche Umwegsrouten Einflüsse geltend machen müssen, die die Versender veranlassen, der Umwegsrouten einen Vorzug vor der kürzeren Route zu geben, und die nach Ansicht des Comités sowohl in der Rückvergütung der Frachtdifferenz, als auch in anderen Beneficien bestehen können.

Hierdurch wird aber der Bildung von fictiven Preisen in einem grossen Theil des Reiches zum Schaden des Handels Vorschub geleistet, weshalb der Börsen-Comité die Reichs-Eisenbahnverwaltung ganz ergebenst bittet, diese Frage einer Berathung unterziehen zu wollen und Maassregeln zu ergreifen, die eine derartige Beförderung von Waaren über Umwegsrouten in Zukunft unmöglich machen.“

#### 49. Entwicklung des russischen Eisenbahnnetzes

(durch Eröffnung des Verkehrs auf neuen Bahnen und Theilstrecken, sowie durch im Bau befindliche und concessionirte Bahnen).

Im Jahre 1904 wurden folgende Eisenbahnstrecken dem Verkehr übergeben, wobei theilweise ein temporärer Verkehr auf denselben eröffnet wurde.

a. Von der Krone wurden erbaut und in deren Besitz verblieben die Strecken:

1) Von der Station Tanchoi bis zur Station Myssowaja der Transbaikal-Bahn — 54 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 1. Januar.

2) Von der Station Turkestan bis zur Station Tschili der Orenburg-Taschkenter Eisenbahn — 147 Werst mit einem temporären Verkehr vom 15. Januar.

3) Von der Station Darkweti bis zur Station Ssatschcheri der Transkaukasischen Eisenbahnen — 6 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 10. Februar.

4) Von der Station Dolginzewo bis zur Station Kitschkas, von Apostolowo bis Nicolo-Koselsk, von Karawannaja bis Ilowaiskoje und von Mospino bis Makejewka der Jekaterinen-Bahn — 257 Werst mit einem temporären Verkehr vom 21. März.

Der regelrechte Verkehr auf den genannten Strecken wurde am 20. Mai eröffnet.

5) Von der Station Tschili bis zur Station Perowsk der Orenburg-Taschkenter Eisenbahn — 120 Werst mit einem temporären Verkehr vom 1. Juni.

6) Von der Station Kultuk bis zur Station Tanchoi der Baikal-Ringbahn — 76 Werst mit einem temporären Verkehr vom 20. Juli.

7) Von der Station Alexandrowsk bis zur Station Wolnowacha, von der Station Peredatotschnaja bis zur Station Alexandrowsk und von der Station Ilowaiskoje bis zur Station Tscherpuchino der Jekaterinen-Bahn — 304 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 12. August.

8) Von der Station Altschewskoje bis zur Station Tupikowaja der Jekaterinen-Bahn — 6 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 1. September.

9) Von der Station Jurgosansky Sawod bis zur Station Saprudowka der Samara-Slatoust Eisenbahn — 21 Werst mit einem temporären Verkehr vom 1. October.



10) Von der Station Ak-Manai bis zur Station Akmanaiskija-Kamenolomui — 4 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 5. October.

11) Von der Station Larino bis zur Station Schiroki — 6 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 1. November.

12) Die Kegel-Hapsaler Eisenbahn — 73 Werst mit einem temporären Verkehr vom 22. December.

Von den von der Krone erbauten Strecken wurden demnach 437 Werst dem temporären und 637 Werst dem regelrechten Verkehr übergeben.

b. Von den privaten Eisenbahngesellschaften wurden die folgenden Linien erbaut und eröffnet:

1) Von der Gesellschaft der St. Petersburg—Ssestrozker Eisenbahn die Strecke Ssestrozsk—Kurort und die Zweiglinie zum Hafen — 5 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 21. Januar.

2) Von derselben Gesellschaft die Strecke Kurort—Djuny — 2 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 31. Juli.

3) Von der Gesellschaft der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn die Theilstrecken Zarskoje Sselo—Dno und Nowossokolniki-Witebsk — 347 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 1. August.

4) Von derselben Gesellschaft die Linie Silan (Kreutzburg)—Tukum — 185 Werst mit einem regelrechten Verkehr vom 11. November.

Demnach wurden von privaten Eisenbahngesellschaften 539 Werst dem regelrechten Verkehr übergeben.

c. Zufuhrbahnen wurden eröffnet:

1) Von der Gesellschaft der Petrokow-Ssulejewer Zufuhrbahn am 11. Mai der regelrechte Verkehr auf der ganzen Strecke.

2) Von der Gesellschaft der Zufuhrbahn Jablonna-Wawer am 18. August der regelrechte Verkehr auf der ganzen Linie und ihren Zweigstrecken und

3) Von der Gesellschaft der Grojezker Zufuhrbahn am 5. Nov. der regelrechte Verkehr auf der ganzen Strecke.

Nach Mittheilung der Handels- und Industriezeitung des Finanzministeriums betrug die Gesamtlänge des russischen Eisenbahnnetzes zum 1. Januar 1905 — 56,357 Werst.

Im „Sbornik Tarifow“ ist im Jahre 1904 keinerlei Mittheilung gemacht worden über privaten Eisenbahngesellschaften ertheilte Concessionen zum Bau neuer Linien, sondern nur von der Absicht der Krone, auf ihre Kosten eine Zweiglinie von der Ausweichestelle Ljuschtscha der Polessjer-Eisenbahnen über den Flecken Tschutschewitsch bis zum Landgute Arakow zu bauen.

## 50. Eröffnung, Umbenennung und Schliessung von Stationen und öffentlichen Lagerhäusern.

### a. Eröffnung von Stationen.

Im Jahre 1904 wurden für die Annahme und Ausgabe von Waaren im directen Güterverkehr eröffnet:

1) auf der Charkow-Nikolai Bahn die Ausweichestelle Nr. 8 und die Halbstation Pawlowka für Güter in vollen Wagenladungen;

2) auf der Libau-Romnyer Eisenbahn die Ausweichestellen Derewzy und Falitschi für Güter in vollen Wagenladungen;

3) auf der Mittel-Asiatischen Eisenbahn der Ladepunkt Assake für den Versand von Gütern in vollen Wagenladungen;

4) auf der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahn die Halbstation Ladyginskaja und die Station Lossinoostrowskaja, letztere für Güter in vollen Wagenladungen;

5) auf den Süd-Ost-Bahnen die Halbstation Ugljanka für Güter in vollen Wagenladungen;

6) auf den Süd-Zufuhrbahnen die Plattformen Gorodischtsche, Jalanez, Taushuja, Sinjucha, Dshulinka, Kryschtopowka und Solomirka, letztere für Güter in vollen Wagenladungen;

7) auf den Transkaukasischen Eisenbahnen die Halbstationen Kwaloni, Tatlu, Alabaschli, Sasaly, Kjurjuk-Tschai, Malai und Barguschety und die Station Dshumaty;

8) auf den Weichsel-Bahnen die Ausweichestelle Sagoshdshon für unverpackte Güter in vollen Wagenladungen und

9) auf der Wladikawkaser Eisenbahn die Ausweichestellen Samur, Kusartschai, Tscharchi, Sarat und Gjusdek.

Ferner ist zu erwähnen, dass die Kursk-Charkow-Sewastopoler Eisenbahn in Simferopol eine Stadtstation eröffnete.



## b. Umbenennung von Stationen.

Im Jahre 1904 sind folgende Stationen umbenannt worden :

| Eisenbahn               | Station                 | Umbenannt in        |
|-------------------------|-------------------------|---------------------|
| Baltische und Pskow-    |                         |                     |
| Rigaer . . . . .        | Sergiewo . . . . .      | Sergiewskaja Pustyn |
| Belgorod-Ssumer . . .   | Krasnaja Jaruga . . .   | Sweklowitschnaja    |
| Charkow-Nikolai . . .   | Borowskaja . . . . .    | Lekarewka           |
|                         | Beliki . . . . .        | Leschtschinowka     |
|                         | Dobroje . . . . .       | Jawkino             |
|                         | Lebedin . . . . .       | Lebedinskaja        |
|                         | Jablotschnoje . . . . . | Kupjewacha          |
| Jekaterinen . . . . .   | Annówka . . . . .       | Rjadowaja           |
|                         | Bogoduchowka . . . .    | Glasnaja            |
|                         | Belaja . . . . .        | Slawjanoserbsk      |
|                         | Donetz . . . . .        | Chapry              |
|                         | Kowalewo . . . . .      | Gukowo              |
|                         | Krestnaja . . . . .     | Schtepowka          |
|                         | Ljubomirowka . . . . .  | Werchowzewo         |
|                         | Pokrowskaja . . . . .   | Neklinowka          |
|                         | Rudnitschnaja . . . . . | Rutschenkowo        |
|                         | Jurjewka . . . . .      | Altschewskaja       |
|                         | Juskino . . . . .       | Kartuschino         |
| Kursk-Charkow-Sewa-     |                         |                     |
| stopoler . . . . .      | Itshki . . . . .        | Grammatikowo        |
|                         | Kustarnaja . . . . .    | Sashnoje            |
|                         | Maslowa Pristan . . .   | Toplinka            |
|                         | Taranowka . . . . .     | Bespalowka          |
| Libau-Romnyer . . . .   | Kowali . . . . .        | Rynja               |
|                         | Wileika . . . . .       | Nowo-Wileisk        |
|                         | Grobin . . . . .        | Gawesen             |
| Mittel-Asiatische . . . | Uschak . . . . .        | Iskander            |
| Moskau-Brester . . . .  | Kamenka . . . . .       | Kardymowo           |
|                         | Michailowskaja . . . .  | Swischtschewo       |
|                         | Muchino . . . . .       | Tutschkowo          |
|                         | Slawjany . . . . .      | Slawnoje            |
|                         | Ssytschiki . . . . .    | Drownino            |
| Moskau - Jaroslaw - Ar- |                         |                     |
| changelier . . . . .    | Baranowo . . . . .      | Strunino            |
|                         | Kubino . . . . .        | Leschtschowo        |
|                         | Kusminskaja . . . . .   | Bawleny             |

| Eisenbahn                                 | Station                   | Umbenannt in           |
|-------------------------------------------|---------------------------|------------------------|
| Moskau - Jaroslaw - Archangeler . . . . . | Lewaschka . . . . .       | Cholmogorskaja         |
|                                           | Pirogowo . . . . .        | Armenki                |
|                                           | Rostow . . . . .          | Rostow - Jaroslawskaja |
|                                           | Talizy . . . . .          | Ssofrino               |
| Moskau-Kasaner . . . . .                  | Kulikowka . . . . .       | Chowanschtschina       |
|                                           | Mossolowo . . . . .       | Scheluchowo            |
|                                           | Ssyinka . . . . .         | Tanejewka              |
|                                           | Troize-Paleniza . . . . . | Jassakowo              |
| Moskau - Kiew - Woronesher . . . . .      | Wjass . . . . .           | Wojewodskoje           |
|                                           | Winnikowo . . . . .       | Otreschkowo            |
|                                           | Lipowskaja . . . . .      | Tscheremissinowo       |
|                                           | Lewki . . . . .           | Kolomeizewo            |
|                                           | Nowosselki . . . . .      | Wolfino                |
|                                           | Ljubimowka . . . . .      | Snagost                |
|                                           | Beliza . . . . .          | Arbusowo               |
|                                           | Bobrowka . . . . .        | Skarjatino             |
|                                           | Iwanino . . . . .         | Lukaschewka            |
|                                           | Petrowka . . . . .        | Orshiza                |
|                                           | Seredina Buda . . . . .   | Sernowo                |
|                                           | Zarizyno . . . . .        | Zarizyno Datschnoje    |
| Moskau-Kursker . . . . .                  | Jassenki . . . . .        | Schtschekino           |
|                                           | Klimowka . . . . .        | Griwno                 |
|                                           | Molodi . . . . .          | Stolbowaja             |
|                                           | Baranowo . . . . .        | Rewjakino              |
|                                           | Koslowa Sasseka . . . . . | Sasseka                |
|                                           | Ssergijewo I . . . . .    | Patotschnaja           |
|                                           | Ssergijewo II . . . . .   | Owsjanaja              |
|                                           | Alexandrowka . . . . .    | Glasunowka             |
|                                           | Karasewka . . . . .       | Wosy                   |
|                                           | Gluchowo . . . . .        | Sacharowo              |
|                                           | Pawlowo . . . . .         | Pawlowo Possad         |
|                                           | Stepanowo . . . . .       | Gshel                  |
|                                           | Terechowizy . . . . .     | Propasti               |
|                                           | Tschernoje . . . . .      | Rastjapino             |
|                                           | Ssokolowo . . . . .       | Essino                 |
| Moskau - Windau - Rybinsker . . . . .     | Weretschje . . . . .      | Victorowo              |
|                                           | Lowat . . . . .           | Parfino                |



| Eisenbahn                             | Station                  | Umbenannt in       |
|---------------------------------------|--------------------------|--------------------|
| Moskau - Windau - Rybinsker . . . . . | Troiza . . . . .         | Udomlja            |
|                                       | Jewanowo . . . . .       | Jeremkowo          |
| Permer . . . . .                      | Kreutzburg II . . . . .  | Silan              |
|                                       | Beresniki . . . . .      | Ssolewarni         |
|                                       | Shurawlik . . . . .      | Bagul              |
|                                       | Kuschwa . . . . .        | Goroblagodatskaja  |
|                                       | Ostrowskaja . . . . .    | Ssinarskaja        |
|                                       | Perewalowo . . . . .     | Podjem             |
|                                       | Taraskowo . . . . .      | Bilimbai           |
|                                       | Tschernaja . . . . .     | Utoss              |
|                                       | Otscherskaja . . . . .   | Wosnessenskaja     |
|                                       | Woltschja . . . . .      | Mokwin             |
| Polessjer . . . . .                   | Wyssozk . . . . .        | Udrizk             |
|                                       | Nagorje . . . . .        | Drogitschin        |
|                                       | Nowojelnja . . . . .     | Nowogrudok         |
|                                       | Riga III . . . . .       | Thorensberg        |
| Riga-Oreler . . . . .                 | Alexandrowskija Wys-     |                    |
|                                       | soty . . . . .           | Krasnaja Dwina     |
|                                       | Snamenskaja . . . . .    | Saolscha           |
|                                       | Iwanowskaja . . . . .    | Prigorje           |
|                                       | Nikolskaja . . . . .     | Beloglawaja        |
|                                       | Ljudinka . . . . .       | Kletaja            |
|                                       | Sawod Brjansky . . . . . | Bolwa              |
|                                       | Bobrowka . . . . .       | Wydreja            |
|                                       | Gorodez . . . . .        | Sselzo             |
|                                       | Beresowka . . . . .      | Shernowka          |
|                                       | Dmitrijewka . . . . .    | Nikiferowka        |
|                                       | Seleny . . . . .         | Derkul             |
|                                       | Ilowai . . . . .         | Brigadirskaja      |
|                                       | Konjuschki . . . . .     | Trojekurowo        |
| Rjasan-Uraler . . . . .               | Krasnoje . . . . .       | Lutoschkino        |
|                                       | Kusminka Tamb. . . . .   | Kandauirowka       |
|                                       | Kupzowo . . . . .        | Lapschinskaja      |
|                                       | Mariinskaja . . . . .    | Tatischtschewo     |
|                                       | Nikitino . . . . .       | Tschemodanowka     |
|                                       | Nikolajewsk . . . . .    | Nikolajewsk Uralsk |
|                                       | Noworosleika . . . . .   | Demjas             |
|                                       | Pawlowka . . . . .       | Letjashewka        |
|                                       | Petrowsk . . . . .       | Petrowsk Sarat.    |

| Eisenbahn                             | Station                  | Umbenannt in      |
|---------------------------------------|--------------------------|-------------------|
| Rjasan-Uraler . . . . .               | Puschtschino . . . . .   | Stenkino          |
|                                       | Rudnja Kamysch . . . . . | Ilmen             |
|                                       | Ssergijewo . . . . .     | Deneshnikowo      |
|                                       | Uwarowo . . . . .        | Oblowka           |
|                                       | Ustinowo . . . . .       | Wichlaika         |
|                                       | Filatowo . . . . .       | Birkino           |
| Samara-Slatouster . . . . .           | Schichany . . . . .      | Pritschernawskaja |
|                                       | Kljutschi . . . . .      | Podbelskaja       |
|                                       | Ssergijewsk . . . . .    | Ssurgut           |
|                                       | Urakowo . . . . .        | Schakscha         |
|                                       | Borskaja . . . . .       | Neprik            |
| St. Petersburg - Warschauer . . . . . | Tscherkasskaja . . . . . | Tolkai            |
|                                       | Belaja . . . . .         | Strugi            |
|                                       | Fedossino . . . . .      | Brjantschanikowo  |
|                                       | Iwanowka . . . . .       | Meshwidy          |
|                                       | Wileiskaja . . . . .     | Nowo-Wileisk      |
| Sibirische . . . . .                  | Karatschi . . . . .      | Tschany           |
|                                       | Krasnaja . . . . .       | Kritowo           |
|                                       | Kursan . . . . .         | Budagowo          |
|                                       | Kotschubajewka . . . . . | Moskalenki        |
|                                       | Medweshja . . . . .      | Bulajewo          |
| Ssysran-Wjasmaer . . . . .            | Olginskaja . . . . .     | Kljukwennaja      |
|                                       | Bogorodizk . . . . .     | Shdanka           |
|                                       | Danilowka . . . . .      | Rjurikowo         |
|                                       | Kolodesi . . . . .       | Ssafonowka        |
|                                       | Medwedki . . . . .       | Dedilowo          |
| Süd-Ost . . . . .                     | Oserki . . . . .         | Besdelnoje        |
|                                       | Troizkaja . . . . .      | Gowardowo         |
|                                       | Skworzowo . . . . .      | Chludowo          |
|                                       | Archangelskoje . . . . . | Blagodatnaja      |
|                                       | Astachowo . . . . .      | Budarino          |
|                                       | Burnak . . . . .         | Sherdewka         |
|                                       | Byk . . . . .            | Gartmaschewka     |
|                                       | Gorodischtsche . . . . . | Gumrak            |
|                                       | Kamennaja . . . . .      | Dischnja          |
|                                       | Krutaja . . . . .        | Woroponowo        |
|                                       | Liwenki . . . . .        | Polatowka         |
|                                       | Meschtscherino . . . . . | Chitrowo          |
|                                       | Michailowka . . . . .    | Jewstratowka      |



| Eisenbahn              | Station                | Umbenannt in  |
|------------------------|------------------------|---------------|
| Süd-Ost . . . . .      | Rajewskaja . . . . .   | Nekrilowo     |
|                        | Rasdelnaja . . . . .   | Otroshka      |
|                        | Ugljanka . . . . .     | Treswjatskaja |
| Transkaukasische . . . | Woltschji Worota . . . | Eibat         |
|                        | Nagorny . . . . .      | Pirsogat      |
|                        | Ostrowy . . . . .      | Krosnewizy    |
| Warschau-Wiener . . .  | Kowal . . . . .        | Tschernewizy  |
|                        | Kljutsche . . . . .    | Rabschтын     |
| Weichsel . . . . .     | Konopniza . . . . .    | Radowez       |
|                        | Katun . . . . .        | Broshkow      |
|                        | Radin . . . . .        | Bedlno        |
|                        | Lukow II . . . . .     | Lapigus       |
| Wladikawkaser . . . .  | Borokowo . . . . .     | Murtasowo     |
|                        | Wladimirsky . . . . .  | Gaiduk        |
|                        | Kalmyzkaja . . . . .   | Simowniki     |
|                        | Nikolajewskaja . . . . | Owetschka     |
|                        | Roshdestwenskaja . . . | Rysdwjanaja   |
|                        | Ssalskaja . . . . .    | Remontnaja    |
|                        | Pawlowskaja . . . . .  | Ssossyka      |

#### c. Schliessung von Stationen.

Im Berichtsjahre wurden die Stationen Wspolje der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahn und Kowel II der Weichsel-Bahnen für den Güterverkehr geschlossen.

Ausserdem schloss die Rjasan-Uraler Eisenbahn ihre Stadtstation in Rjasan.

#### d. Eröffnung und Schliessung von öffentlichen Lagerhäusern.

Im Jahre 1904 wurde auf der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn bei der Station Lgow ein öffentliches Lagerhaus für Getreide eröffnet.

Geschlossen wurden im Berichtsjahre auf der Ssysran-Wjasmaer Eisenbahn das öffentliche Lagerhaus bei der Station Studenez und der Elevator bei der Station Pensa.

## 51. Riga-Oreler Eisenbahn.

a. Verschiedene Verhandlungen mit der Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn, sowie von letzterer für den Waarenverkehr der Rigaer Stationen getroffene Verfügungen.

1. Am 13. November 1904 theilte die Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn dem Chef der Rigaer Güterstation zur Nachachtung, unter Bezugnahme auf den § 3 der Regeln, betreffend die Auslieferung von Waaren bei den privaten Schuppen und Speichern im Ambarenquartal bei der ehemaligen Güterstation Riga (Rothe Speicher) und bei den Plattformen derselben Station, mit, dass das Ministerium der Wegecommunicationen genehmigt hat, die Aenderung des in den Frachtbriefen angegebenen Ausladepunktes durch die Waarenempfänger zeitweilig zuzulassen, ohne Vorweis der bezüglichlichen Frachtbrief-Duplicate.

Durch diese Verfügung hat die Vorstellung des Börsen-Comités an den Minister der Wegecommunicationen sub Nr. 1039 vom 4. Oktober 1903 eine allerdings nur zeitweilige befriedigende Erledigung gefunden.

2. Da die in Nr. 47 der Gesetzsammlung publicirten Regeln über die Bestimmung der Stunden, an denen die Stationen offen zu halten sind, von den bisher für Riga gegolten habenden Bestimmungen abweichen, und zwar Aenderungen enthalten, die für den Rigaer Handel nicht vortheilhaft sind, richtete der Börsen-Comité an den Chef der Riga-Oreler Eisenbahn folgendes Schreiben vom 9. April sub Nr. 416:

„Bezugnehmend auf die in Nr. 47 der Sammlung der Gesetze und Regierungs-Verordnungen publicirten Regeln über die Bestimmung der Stunden, während welcher die Eisenbahnstationen für den Empfang und die Auslieferung von Waaren geöffnet sein müssen, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité, Ew. Excellenz ganz ergebenst zu ersuchen, bei der Reichs-Eisenbahnverwaltung dahin vorstellig zu werden, dass die Stationen des Rigaer Eisenbahnknotenpunktes ausser an den in § 3 der neuen Regeln angegebenen Tagen, auch wie bisher an folgenden Tagen ganz geschlossen werden, und zwar: 1) am Busstage, 2) am Johannistage, 3) am Charfreitage, 4) am zweiten Pfingstfeiertage, und 5) an den ersten zwei Weihnachtsfeiertagen, wobei der Comité sich erlaubt darauf hinzuweisen, dass am zweiten Pfingsttage, am Busstage, am Charfreitage und Johannistage hier am Orte weder bei den Schiffen, noch in den Fabriken gearbeitet wird.

Ausserdem ersucht der Comité Ew. Excellenz ganz ergebenst, auf Grund des § 2 Punkt c. der Regeln, Waaren, die zur Beförderung in Passagierzügen sowohl auf Bagagequittungen, als auch auf Fracht-



briefen aufgegeben worden sind, auf den Rigaer Stationen im Laufe einer Stunde nach Ankunft eines jedes Passagierzuges ausliefern zu lassen.

Schliesslich muss der Rigaer Börsen-Comité in Berücksichtigung dessen, dass der § 4 der neuen Regeln Ew. Excellenz freistellt, die für die Stationen festgesetzte Geschäftszeit zu verlängern, seine Ew. Excellenz am 26. April 1903 sub Nr. 446 vorgestellte Bitte um Auslieferung der Waaren aus den Stationsschuppen in Riga während der Sommermonate von 6 Uhr Morgens an wiederholen, denn dadurch, dass die Waaren erst von 7 Uhr Morgens an aus den Schuppen ausgeliefert werden, vermindert sich die Zahl der Touren der Fuhren zwischen der Station und dem Schiff resp. Speicher um eine Fahrt täglich, wodurch der Handel einen grossen Verlust erleidet.

Der Börsen-Comité hofft, dass Ew. Excellenz auch diese seine Bitte erfüllen und anordnen wird, die Ausgabe der Waaren aus den Schuppen der Rigaer Güterstationen im Laufe der Monate April bis incl. September jeden Jahres von 6 Uhr Morgens ab geschehen zu lassen.“

Eine Antwort auf diese Bitte des Börsen-Comités ist vom Chef der Riga-Oreler Eisenbahn bis hierzu nicht erfolgt, vom 1. October ab wurden aber die neuen Vorschriften über das Offenhalten der Stationen auf der Riga-Oreler Eisenbahn eingeführt, welche sich von den früher bestanden habenden dadurch unterscheiden, dass die Stationen des Rigaer Eisenbahnknotenpunktes am Charfreitage und am 2. Pfingstfeiertage, an denen sie früher ganz geschlossen waren, fortan von 8—12 Uhr geöffnet sind, während sie am dritten Weihnachtsfeiertage, an denen sie nur am Vormittage geöffnet waren, nunmehr im Laufe des ganzen Tages geöffnet bleiben.

2. Vom 25. November verkürzte die Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn, mit Bewilligung des Ministers der Wegecommunicationen, bis auf Weiteres die Frist der zahlungsfreien Lagerung in den Waggons für Brenn- und Bauholz, das durch die Empfänger auf der Güterstation Riga ausgeladen wird, bis auf 6 Stunden.

Vom 3. December wurde sodann die zahlungsfreie Frist für das Lagern von Wagenladungsfrachten in den Bahnschuppen auf der Rigaer Güterstation, sowie den Stationen Riga-Alexanderpforte, Thorensberg und Mühlgraben bis auf 24 Stunden verkürzt, und die zahlungsfreie Lagerfrist von allen Waaren, die von den Empfängern selbst entladen werden, in den Waggons bis auf 6 Stunden.

Für das Ausladen von Waaren durch die Empfänger aus den Waggons, die zu den privaten Speichern im Ambarenquartal, auf dem Terrain der Uferstation und zum Elevator gestellt sind, wird die Frist von 6 Stunden bis auf 4 Stunden verkürzt.

Ausserdem wird ebenfalls vom 3. December die Lagergebühr für alle Wagenladungsfrachten, die auf den vorgenannten Stationen in den Bahnschuppen oder in Waggons lagern, auf das Doppelte erhöht.

Schliesslich wird vom 16. December auch noch das Standgeld für nicht rechtzeitig entladene Waggons auf das Doppelte erhöht.

Diese für den Handel sehr drückenden Verfügungen der Bahnverwaltung, die sich nicht einmal durch eine etwaige Ueberfüllung der Eisenbahnschuppen erklären liessen, veranlassten den Börsen-Comité am 10. December mit Schreiben sub Nr. 1315 und am 11. December mit Schreiben sub Nr. 1324 den Chef der Riga-Oreler Eisenbahn um Aufhebung der Verfügungen, betreffend 1) die Verkürzung der zahlungsfreien Lagerfrist für in den Eisenbahnschuppen lagernde Waaren und die Erhebung der doppelten Lagermiethe, und 2) der Erhebung des doppelten Standgeldes für nicht rechtzeitig ausgeladene Waggons zu bitten. Diese Eingaben des Börsen-Comités hatten den Erfolg, dass bereits vom 17. December für in den Schuppen der Güterstation Riga lagernde Waaren, die durch die Eisenbahn entladen sind, die verkürzte Lagerfrist und das, bis auf das Doppelte, erhöhte Lagergeld aufgehoben wurde.

Die Aufhebung auch des, auf das Doppelte, erhöhten Standgeldes für nicht rechtzeitig entladene Waggons hielt der Chef der Riga-Oreler Eisenbahn nicht für möglich, da, wie er in seinem Schreiben vom 17. December sub Nr. 30982 mittheilt, ein grosser Mangel an Waggons statthat.

3. Durch die Circulairzuschrift vom 17. November sub Nr. 1578 theilte der Geschäftsführer der Angelegenheiten der allgemeinen Taritconferenzen mit, das Departement für Eisenbahnangelegenheiten habe verfügt, in den allgemeinen internen Gütertarif eine Bestimmung aufzunehmen, dahinlautend, dass für Eiersendungen, die auf Wunsch der Empfänger zu den Rothen Speichern gestellt werden, eine Zahlung von 3 Rbl. pro Waggon zu erheben ist.

Da nun Eiersendungen bis hierzu nicht zu den Rothen Speichern, die zur Aufnahme von Getreide, Flachs, Hanf und anderen ähnlichen Waaren, die ein zeitweiliges Lagern der Sendungen in Riga voraussetzen, bestimmt sind, keineswegs aber für Durchgangs (Speditions)-Waaren und bei Stellung auch letzterer Waaren zu den Rothen Speichern die Geleisanlagen bei denselben derart in Anspruch genommen werden würden, dass das dortige Getreide-, Flachs- und Hanfgeschäft sehr beengt werden dürfte, richtete der Börsen-Comité mit Schreiben vom 7. December sub Nr. 1300 die Bitte an den Chef der Riga-Oreler Eisenbahn, Eiersendungen nicht zu den Rothen Speichern dirigiren zu lassen, und zur Vermeidung jeglicher dahingehender Forderungen der Interessenten, seinen Einfluss dahin geltend zu machen, dass die obenerwähnte Tarifergänzung nicht publicirt werde.



Auf diesen Antrag erfolgte mittelst Schreibens vom 30. December sub Nr. K 31711 die Erklärung des Chefs der Riga-Oreler Eisenbahn, dass die Zustellung von Eiersendungen zu den Rothen Speichern gegen eine Zahlung von 3 Rbl. pro Waggon auf Antrag der Actiengesellschaft Gerhard & Hey genehmigt und dieser Tarif bereits publicirt sei. In Folge des Schreibens des Börsen-Comités würden aber Eiersendungen zu den Rothen Speichern nur auf Antrag der wirklichen Miether dieser Speicher und nur unter der Bedingung, dass die Eier auch factisch in die Speicher ausgeladen werden, gestellt werden.

4. Vom 6. November ab wurden die auf dem Terrain der Uferstation, gegenüber den provisorischen Anlegestegen befindlichen Holzschuppen der Riga-Oreler Eisenbahn, den Waarenempfängern für langbefristetes Lagern sämtlicher Waaren, ausgenommen Getreidewaaren, zur Verfügung gestellt, gegen Zahlung einer ermässigten Gebühr von  $\frac{1}{2}$  Kop. pro Pud für je 15 Tage, wobei als Maximal-lagerfrist zu dieser ermässigten Taxe 3 Monate bestimmt sind.

#### b. Umbau des Rigaer Eisenbahn-Knotenpunktes.

Im Jahre 1904 sind zur Fertigstellung der projectirten Anlage des Rigaer Eisenbahn-Knotenpunktes folgende Arbeiten ausgeführt worden:

1. Die Anlage der neuen Güterstation Riga ist, wenn auch nur in gewissen Grenzen, beendet worden, jedoch ohne Herstellung der projectirten eigenen Wasserversorgung, welche durch Anschluss an die städtische Wasserleitung stattfindet. Eine Erweiterung der Güterstation bis zur Durchführung des vollständigen Projectes bleibt einer ferneren Zeit vorbehalten.

2. Auf dem Terrain der Uferstation wurde die Anlage der electrischen Kraftstation beendet, durch deren Energie sowohl die Güterstation, als auch ein Theil des Terrains der Uferstation selbst beleuchtet wird. Sodann sind dort im Rohbau das Gütercomptoir und 2 Wohnhäuser errichtet und ist endlich mit dem Bau des Fundaments eines zweietagigen Waarenschuppens in der ersten Reihe am Eisenbahnhafen begonnen worden.

3. Auf der Sortirstation Dreylingsbusch sind die Arbeiten soweit vorgeschritten, dass ein Theil der Geleisanlagen zeitweilig dem Verkehr übergeben werden könnte. Im Rohbau sind dort 4 Wohnhäuser und eine Kaserne errichtet worden.

4. Für den Alexanderstrassen-Viaduct ist der Rohbau der steinernen Wände für die Auffahrten beendet und soll der Viaduct im Jahre 1905 fertiggestellt werden.

Die Ausführung noch weiterer Arbeiten für die Anlage des Rigaer Eisenbahn-Knotenpunktes hat nicht statthaben können, weil, wie der

Börsen-Comité erfahren hat, der pro 1904 ursprünglich angewiesene Credit von 1,270,000 Rbl. um 800,000 Rbl. verkürzt worden ist. Pro 1905 soll für die Fortsetzung der Arbeiten ein Credit von gegen einer Million Rubel bewilligt sein.

## VII. Zollwesen.

### 52. Plombirung von Borten, Besatzschnüren und Bändern von weniger als $\frac{1}{4}$ Zoll Breite.

Im Hinblick darauf, dass in neuerer Zeit der Schmuggel mit gestrickten und geknüpften Posamentierarbeiten, sowie mit Bändern von weniger als  $\frac{1}{4}$  Zoll Breite merklich zugenommen hat, wodurch der rechtmässige Handel mit diesen Waaren äusserst erschwert wird, sowie andererseits in Erwägung dessen, dass durch die von einigen Zollinstitutionen in Vorschlag gebrachte Einführung einer obligatorischen Plombirung der vorerwähnten Waaren für die Waarenbesitzer eine unnütze Ausgabe für die Plombirung, auch einige Verzögerung in der Auslieferung der Waare aus dem Zollamte und sogar eine Schädigung der Waare selbst durch Anhängen der Zollplombe hervorgerufen werden würde, ersuchte das Zolldepartement mittels Schreibens vom 3. Februar 1904 sub № 3191 den Börsen-Comité um eine gutachtliche Aeusserung in dieser Angelegenheit.

Auf Grund des Gutachtens seiner Delegationen für das Importgeschäft und die örtliche Fabrikindustrie äusserte sich der Börsen-Comité hierauf in seiner Vorstellung an das Zolldepartement vom 15. März 1904 sub № 304 folgendermassen:

Mehrfachen Umfragen bei Grossisten und Detaillisten zufolge, erscheint es im Interesse der Händler durchaus nicht wünschenswerth, sich für die zollamtliche Plombirung von Posamentier- und Knüpfarbeiten und Bändern von weniger als  $\frac{1}{4}$  Zoll Breite auszusprechen, und zwar aus folgenden Gründen: 1) würde das Plombiren von billigen schmalen Bändern und Posamentierarbeiten diese sehr vertheuern (die Plombe kostet bis jetzt 1 Kop. pro Stück), 2) würde durch das Anlegen von Plomben eine erhebliche Verzögerung in der Auslieferung der Waare aus dem Zollamte nach sich ziehen, 3) würden die Bänder und Posamentierwaaren von heller Farbe durch die Bleiplomben leiden und an ihrem Aussehen verlieren, wodurch sie schwer verkäuflich und dem Händler Verluste bringen würden und endlich 4) könnten kleine Posamentierwaaren und Knüpfarbeiten überhaupt garnicht derart plombirt werden, um seitens der Händler diese Artikel dem kaufenden Publikum so vor die Augen zu führen, wie es im Interesse derselben dringend wünschenswerth erscheint.



Das heute kaufende Publikum verlangt eine elegante Ausstattung der zum Verkauf gestellten Waaren, welchem Verlangen sowohl der Fabrikant, als auch der Händler im reichsten Maasse nachzukommen bestrebt sind. Es werden die Waaren in hübsch ausgestatteten Schachteln verpackt, es werden z. B. Agreements, Besätze für Damenkleidungsstücke, Knüpf- und Posamentierarbeiten auf elegante Karten zu Dutzend oder zu  $\frac{1}{2}$  Dtz Stück aufgenäht, um dadurch nicht nur der zum Verkauf gelangenden Waare ein hübsches Aussehen zu verleihen, sondern auch den Waaren selbst beim Aufbewahren in den Verkaufsvitrinen, ein sauberes und frisches Aussehen zu bewahren. Solche auf Karten genähte Knüpf- und Posamentierwaaren oder auf Karten aufgewickelte schmale Borten und Bändchen könnten nur schwer mit Plomben versehen werden, oder sie müssten von den Karten abgetrennt und zu  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$  oder ganzen Dutzenden in Papierumhüllungen gepackt, beschnürt und dann plombirt werden.

Dieses Verpacken und Plombiren würde aber auf dem Zollamte vollzogen werden müssen, ohne dass die Waaren vom Händler mit der vom Absender ausgestellten Factura auf die Richtigkeit in der Ausführung der Bestellung und der Qualität der Waare geprüft worden ist. Wie soll nun der Händler diese Prüfung vornehmen, wenn seine Waare in Papier verpackt und plombirt ist, wie soll er sie dem Käufer anbieten? Selbst wenn die in Rede stehenden Waaren nicht in Papier eingeschlagen werden, sondern lose mit Plomben versehen werden, würden sie ungemein an Ansehen verlieren und dadurch dem Händler einen directen Schaden zufügen.

Ob die Einführung einer obligatorischen Plombirung von Strick- und Knüpfarbeiten der Posamentierbranche und von Bändern von weniger als  $\frac{1}{4}$  Zoll Breite die Verminderung von Contrebande nach sich ziehen und einen Schutz dem rechtmässigen Handel mit diesen Waaren gewährleisten würde, erscheint umsomehr fraglich, als die Frage der Plombirung von russischer Hausfleissarbeit in dieser Branche von der Regierung noch garnicht angeregt worden ist. Es werden z. B. die in den Dörfern geklöppelten Spitzen, Knüpfarbeiten u. s. w., sogenannte Hausfleissarbeiten (kustarnaja rabota) garnicht einer obligatorischen Plombirung unterworfen. Wie könnte sich ein Händler, der mit ausländischen und Hausfleissarbeiten handelt, bei eventuellen Zollrevisionen ausweisen, welche Waaren ausländischer Provenienz, welche durch Hausfleissarbeiten hergestellt sind.

Den Schmuggel ganz auszurotten, wie wünschenswerth es auch wäre, wird wohl kaum einem Staate gelingen, wenngleich alle Staaten den Schmuggel mit hohen Strafen belegen und ihre Grenzen streng bewachen lassen. Es liegt aber im Interesse des Handels dringend geboten, durch Einführung von drückenden Vorschriften, wozu auch das Plombiren von minderwerthigen Waaren gezählt werden kann, den Handel nicht noch mehr zu erschweren.

In Anbetracht des oben Gesagten, glaubt der Börsen-Comité durchaus empfehlen zu müssen, von der Einführung einer obligatorischen Plombirung von Knüpf- und Strickarbeiten der Posamentierwaarenbranche und von Bändern von weniger als  $\frac{1}{4}$  Zoll Breite Abstand zu nehmen.

### 53. Plombirung von aus dem Auslande eingeführten Manschettenknöpfen aus Stahl.

Von einigen Fabrikanten in Czenstochow war beim Zolldepartement die Frage angeregt worden, dass in den Zollämtern eine obligatorische Plombirung von aus dem Auslande eingeführten Manschettenknöpfen aus Stahl eingeführt werde, um eine Verminderung des Schmuggels mit dieser Waare zu erzielen. Das Zolldepartement forderte mittels Circulärschreibens vom 16. November 1904 sub Nr. 29,629 den Börsen-Comité zu einer Meinungsäusserung in dieser Frage auf und führte zugleich an, dass nach den Berichten der Zollämter die Berücksichtigung dieses Gesuches in zollamtlicher Hinsicht sehr wünschenswerth erscheine, zumal vom technischen Standpunkte die Plombirung von Stahl-Manschettenknöpfen auf keinerlei Schwierigkeiten stossen könne, da diese Manschettenknöpfe vorzugsweise in nicht grossen Beutelchen aus Baumwollengewebe (ebenso wie die bereits der Plombirung unterliegenden Cocosknöpfe) eingeführt und sehr selten an Cartons befestigt versandt werden, welcher Verpackungsmodus meist auch bei anderen Metall-Manschettenknöpfen verschiedener Art (kupfernen, vergoldeten, bronzenen mit Verzierungen u. s. w.) in Anwendung komme, deren Einschmuggelung, als einer werthvolleren Waare, jedoch nicht bemerkt worden sei. Demnächst sollen, ausser den ausländischen Manschettenknöpfen aus Stahl, von denjenigen Waaren, die nach Art. 212 des Zolltarifs zu verzollen sind, nach dem Gutachten der Zollämter überhaupt alle aus dem Auslande eingeführten Knöpfe in derselben Weise obligatorisch plombirt werden, wie es jetzt bei Knöpfen aus Perlmutter, Cocos- und Steinnuss geschieht (§ 18 der Regeln vom 29. Mai 1904 über die Ordnung der zollamtlichen Plombirung von Waaren).

In seinem Antwortschreiben vom 15. Januar 1905 sub Nr. 46 sprach sich der Börsen-Comité, auf Grund des Gutachtens seiner Delegation für das Importgeschäft gegen die geplante Plombirung aus, da Manschettenknöpfe nicht, wie die im § 18 der Regeln vom 29. Mai 1904 aufgeführten Knöpfe aus Perlmutter, Cocos- und Steinnuss, dutzendweise, sondern meist nur paarweise gekauft werden und daher das Plombiren so kleiner Partien überaus umständlich und zeitraubend sein und der Handel mit diesen Waaren erschwert werden würde. Das Plombiren von Cartonkästchen mit Manschettenknöpfen verbiete sich schon aus dem Grunde, dass jeder Käufer die Waaren, die er kauft, natürlicher Weise auch besehen will.



#### 54. Regeln über die Ausfuhr von Waaren.

Die neuen Regeln über die Ausfuhr von Waaren sind in der № 128 vom 17. August 1904 der Sammlung der Gesetze und Regierungsverordnungen veröffentlicht und in der Nr. 188 des Rigaer Börsenblatts vom 20. August 1904 in deutscher Uebersetzung abgedruckt worden.

### VIII. Bank- und Börsenangelegenheiten.

#### 55. Reform des Börsenhandels.

In Folge der Aufforderung des Dirigirenden der Handelsabtheilung des Finanzministeriums vom 11. December 1903 sub № 7943 (vergl. Handels-Archiv, Jahrg. 1904 Seite 268 u. ff.), die bei diesem Schreiben übersandte Sammlung der Beschlüsse der Conferenz von Vertretern der Börsen-Comités der Generalversammlung des Börsenvereins vorzulegen, wurde eine Generalversammlung auf den 16. Januar 1904 einberufen. Diese nahm nun zu den erwähnten Beschlüssen Stellung, worauf das Protokoll der Generalversammlung am 21. Januar sub № 193 dem Dirigirenden der Handelsabtheilung vorgestellt und sämmtlichen anderen Börsen-Comités übersandt wurde.

Das Protokoll lautet:

„Da das gegenwärtig geltende Statut der Rigaer Börse, wie das vieler anderer russischer Börsen, sich aus langjährigen Handelsgewohnheiten und Handelsverhältnissen heraus entwickelt und in dieser den Handelsbedürfnissen entsprechenden Form die Allerhöchste Bestätigung gefunden hat, hat der Börsenverein die Beschlüsse der Conferenz vom Gesichtspunkte seines Statuts aus beprüft und beantragt, demnach zu den Beschlüssen 1 und 2, den Schlusssatz in Beschluss 1 folgendermassen zu fassen:

„ . . . . . befand die Conferenz für nothwendig, die Börsenorganisationen in der Weise zu reformiren, dass zum Bestande der Börsenvereine unbedingt Vertreter sämmtlicher wichtigeren Zweige des Handels und der Industrie und zwar sowohl einzelne Kaufleute und Industrielle, als auch juridische Personen, die die Gewerbesteuer nicht unter einer vorher festgestellten Kategorie entrichten, gehören können, entsprechend den Statutenbestimmungen der einzelnen Börsenvereine, wobei den Börsen-Comités das Recht vorbehalten bleibt, die zur Aufnahme in den Börsenverein sich Meldenden eventuell durch Ballotement abzulehnen.“

Hierbei hält es der Rigaer Börsenverein für nöthig zu bemerken, dass in der Frage der Heranziehung möglichst zahlreicher Elemente zum Bestande der Börsenvereine, wie es den Anschein hat, die Erwägung Ausschlag gebend gewesen ist, dass nur auf diese Weise sich die

erforderlichen Mittel beschaffen lassen. Da der Rigaer Börsenverein im Besitze der für seine Thätigkeit nöthigen Geldmittel ist, kann in der Frage der Zusammensetzung der Börsenvereine für ihn nur der eine Umstand massgebend sein, dass ihm die Möglichkeit gegeben wird, dafür Sorge zu tragen, dass in den Rigaer Börsenverein nur solche Personen Aufnahme finden, die den ihnen vom Staate und von der Kaufmannschaft gestellten Aufgaben gerecht werden können.

Gemäss dem Beschlusse der Conferenz sollen die Organe der Börsenorganisationen beratende und repräsentative Institutionen für Handel und Industrie bilden. Damit sie den Character derartiger Institutionen sich wahren, müssen die Börsenvereine aus Personen bestehen, die nicht nur einem bestimmten materiellen Census genügen, sondern die auch auf einem gewissen moralischen und gesellschaftlichen Niveau stehen und eine Bildung besitzen, die sie zur Erfüllung der ihnen gestellten Aufgaben befähigt. Der Rigaer Börsenverein ist daher der Meinung, dass diese Erwägung in der Frage des Bestandes der Börsenvereine für sämtliche Börsenvereine die massgebende sein müsste und kann nicht umhin darauf hinzuweisen, dass, soweit ihm bekannt, der Wunsch der Hebung des gesellschaftlichen und Bildungscensus der im Communaldienste wirkenden Personen auch der soeben in der Residenz vollzogenen Reform der Stadtverwaltung zu Grunde gelegen haben dürfte.

Mit Beschluss 3 ist der Börsenverein einverstanden.

Zu Beschluss 4 sich zu äussern hat der Börsenverein keine Veranlassung, da in Riga keine Kaufmannsämtler bestehen, noch bestanden haben.

Mit den Beschlüssen 5 und 6 ist der Börsenverein einverstanden.

Zu den Beschlüssen 7 und 8 muss der Börsenverein bemerken, dass er das Erforderniss nach der Schaffung eines besonderen Typus von Börsengeschäften nicht ganz einzusehen vermag, im Uebrigen aber, falls solches für durchaus nothwendig befunden werden sollte, keine besonderen Einwände dagegen hat. Die Registrirung der Börsengeschäfte in besondere Registrirbücher kann er jedoch nicht für zweckentsprechend halten, da durch Erhöhen der Unkosten, Vermehrung der Unbequemlichkeiten und Formalitäten, grössere Gefahr der Verletzung des Geschäftsgeheimnisses gerade die reellen Kaufleute veranlasst werden könnten, die Börse zu meiden und ihre Geschäfte ausserhalb der Börse zu schliessen, während den zweifelhaften Geschäftsleuten daran liegen würde, für die von ihnen geschlossenen Geschäfte die Registratur in Anspruch zu nehmen.



Mit Beschluss 9 kann sich der Börsenverein im Allgemeinen einverstanden erklären, nur muss er den dringenden Wunsch aussprechen, dass es jeder Börse überlassen werde, die Wahl der Börsenmakler, wenn sie es für nützlich und geeignet halte, auch für Lebenszeit einzuführen. Der Makler bedarf, um sich mit seinem Geschäfte genügend vertraut zu machen, sich eine genügende Grundlage zu schaffen und das Vertrauen der Kaufmannschaft zu erwerben, einer geraumen Zeit. Falls die Wahl in bestimmten Zeiträumen sich wiederholen sollte, liegt die Gefahr nahe, dass einerseits die Kaufmannschaft niemals über einen festen Stamm erfahrener und zuverlässiger Makler verfügt, andererseits aber die Makler mit allen Mitteln darnach streben werden, aus der ihnen, vielleicht nur kurz bemessenen Zeit ihrer Amtsdauer den grösstmöglichen Vortheil zu ziehen. Ausserdem würde eine periodische Wiederholung der Wahl die Makler in unmittelbare und überaus schädliche Abhängigkeit von ihren Klienten, die zugleich auch ihre Wähler sind, bringen und die Börse zum Schauplatz von Wahlkämpfen und Agitationen machen.

Mit den Beschlüssen 10, 11 und 12 ist der Börsenverein einverstanden.

Im Beschluss 13 muss der Börsenverein bitten, den Satzungssatz „nach Ablauf u. s. w.“ zu streichen, da derselbe dem Sinne der Usancen widerspricht. Usancen können nicht geschaffen, sondern es kann nur das Bestehen gewisser Handelsgewohnheiten an einem gegebenen Orte konstatiert werden; diese konstatierten Handelsgewohnheiten werden dann als Usancen bezeichnet, gesammelt und auf diese Weise der Kaufmannschaft zur Richtschnur in vorkommenden Fällen mitgetheilt. Hieraus ergibt sich, dass eine Handelsgewohnheit als Usance nur dann bezeichnet werden kann, wenn sie nachweislich bereits eine längere Zeit bestanden hat, d. h. eben zur Gewohnheit geworden ist. Das Inkrafttreten einer Usance kann daher von einer ministeriellen Beprüfung nicht abhängig gemacht werden.

Mit den Beschlüssen 14, 15, 16, 17 und 18 ist der Börsenverein einverstanden.

Auch mit dem Beschlusse 19 ist der Börsenverein einverstanden, erlaubt sich jedoch, nur zu zwei Bestimmungen in demselben folgende Bemerkungen zu machen, und zwar:

Der § 8 der Regeln über die Commissionäre erscheint unbillig, da die Berechtigung des Commissionärs, beim Sinken des Preises, die Waare zu verkaufen, zu einer wesentlichen Schädigung des Kommittenten führen, eventuell den Commissionär zu unethischen Handlungen insofern verleiten könnte, als er, bei zeitweiligem Sinken

des Preises, die Waare für sich selbst erwirbt, um sie bei dem von ihm schon vorausgesehenen Steigen des Preises zu seinem Vortheil zu verkaufen. Es sollte der Kommissionär zum Verkaufe der Waare, beim Sinken des Preises, nur dann berechtigt sein, wenn der Kommittent dazu seine Zustimmung giebt oder dieser es unterlässt, auf Verlangen des Kommissionärs einen der Marktlage entsprechenden Theil des erhaltenen Vorschusses, falls ein solcher gegeben, sofort zurück zu erstatten.

Im § 18 der Regeln über das Börsengericht erscheint es unbillig, die Appellation gegen ein Urtheil des Börsengerichts völlig auszuschliessen, da dieses durch seine Verbindlichkeit für die Parteien und seine exekutive Gewalt von weit grösserer Kompetenz ist, als eine Arbitragekommission oder ein Schiedsgericht, deren Urtheile begreiflicher Weise einer Appellation nicht unterliegen können. Da für die Beschlussfähigkeit des Börsengerichts schon die Anwesenheit von 3 Richtern genügt, kann es sehr leicht vorkommen, dass sich unter diesen dreien kein einziger Specialist für die zur Verhandlung kommende, oft einen grossen Werth repräsentirende Streitsache findet. Es muss demnach, nach Ansicht des Börsenvereins, für gewisse Streitsachen, die einen von jedem Börsen-Comité in den Regeln festzusetzenden Werthbetrag übersteigen, eine Appellation an das Plenum des Börsengerichts, in einer Anzahl von mindestens 15 Richtern, statthaft sein, wobei auch in diesem Falle die Bestimmungen des § 10 zur Anwendung zu kommen haben.

Im Beschluss 20 schliesst sich der Börsenverein der Ansicht der Mehrzahl der Vertreter der Börsen-Comités, d. h. der Einführung einer dreijährigen Verjährungsfrist für die Klageerhebung in Börsengeschäften, an.

Den Beschlüssen 21, 22, 23 und 24 stimmt der Börsenverein zu.

Bezüglich der Beschlüsse 25, 26, 27 und 28 hat der Börsenverein zur Zeit noch keine Veranlassung, sich zu äussern, da diese noch auf der in Aussicht genommenen Specialconferenz beim St. Petersburger Börsen-Comité zur Erörterung kommen sollen.

Den Beschlüssen 29, 30 und 31 stimmt der Börsenverein zu.

Im Beschluss 32 muss sich der Börsenverein durchaus dagegen aussprechen, dass bei vollen Genossenschaften für das Handelsregister die Aufgabe der Summen der Einlagen der Compagnons gefordert wird. Die Aufgabe ist einerseits zwecklos, da die Compagnons, unabhängig von der angegebenen Höhe ihrer Einlagen, mit ihrem gesammten Vermögen haften, andererseits ungeeignet, da sie gegen die Principien des Geschäftsgeheimnisses verstösst.

Ferner muss der Börsenverein die Ansicht der Vertreter des Rigaer Börsen-Comités unterstützen, da, seiner Ansicht nach, der Börsen-Comité niemals genau und schnell genug über die für das Handelsregister



erforderlichen Auskünfte und die im Laufe des Jahres eintretenden Veränderungen verfügen kann, diese Obliegenheit daher, wie bisher, dem Stadtamte überlassen bleiben sollte.

Mit den Beschlüssen 33, 34, 35, 36, 37 und 38 ist der Börsenverein einverstanden.

## IX. Speicher- und Lagerhaus-Angelegenheiten.

### 56. Der Börsen-Speicher.

Der Börsenspeicher, den die Firma A. Sellmer bereits seit einer längeren Reihe von Jahren inne hat, ist derselben auch für das Jahr 1904 zum Miethpreise von 2000 Rbl. jährlich vermietet worden.

### 57. Die Central-Waaren-Depôt-Speicher.

Die Gesellschaft der Central-Waaren-Depôts besitzt 7 steinerne Speicher im städtischen Ambarenviertel und 5 steinerne in Mühlgraben. Während die ersteren zum grössten Theile vermietet waren, sind von den Mühlgrabener Speichern im Jahre 1904 nur einzelne Räume zeitweilig vermietet worden. Gegen Schluss des Jahres sind indessen die Mühlgrabener Speicher sämmtlich vermietet.

An dem Actiencapital von 264,000 Rbl. war der Börsen-Comité mit 10,000 Rbl., die Börsenbank mit 87,500 Rbl. beteiligt. Für das Jahr 1903 wurde eine Dividende von 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> pro Actie vertheilt. Auf der General-Versammlung der Actionaire am 22. Februar 1904 wurden die Herren Vice-Consul N. Fenger, P. A. Schwartz, C. G. v. Sengbusch, Aeltester W. Hartmann und Ch. Drishaus zu Directoren, die Herren J. A. L. Herskind, W. O. v. Sengbusch und E. Zander zu Substituten wiedergewählt; die Obliegenheiten eines geschäftsführenden Directors übernahm, auf Wahl durch die Direction, Herr Vice-Consul N. Fenger.

### 58. Der Rigaer Elevator.

Der Herr ältere Fabrikinspector hatte der Elevator-Verwaltung seiner Zeit mitgetheilt, dass die Gouvernements-Session für Fabrikangelegenheiten den Elevator in das Verzeichniss derjenigen Fabrikunternehmungen aufgenommen habe, welche den Allerhöchst bestätigten Regeln vom 2. Juni 1903 über die Entschädigung von Arbeitern und Angestellten für einen erlittenen Unfall unterliegen.

Die Elevator-Verwaltung ihrerseits hatte, da sie die Einreihung des Elevators unter die Fabrikunternehmungen für unbegründet erachtete, das Rigasche Stadtamt ersucht, im Falle dass dasselbe diesen Anschauungen beipflichten sollte, bei der Hauptbehörde für Fabrikangelegenheiten über die Gouvernements-Session Beschwerde zu führen.

Der Börsen-Comité sah sich veranlasst, sich jener Bitte der Elevator-Verwaltung vollkommen anzuschliessen und ersuchte mittels Schreibens dd. 13. August 1904 sub Nr. 894 auch seinerseits das Rigasche Stadtamt, die qu. Beschwerde bei der Hauptbehörde auch in seinem, des Börsen-Comités Namen erheben zu wollen, worauf das Stadtamt dem Börsen-Comité jedoch mittheilte, dass es von einer Beschwerde über die Livländische Gouvernements-Session für Fabrikangelegenheiten wegen Extendirung des Gesetzes vom 2. Juni 1903 auf den Elevator hinsichtlich der Entschädigung von Arbeitern und Beamten in Unglücksfällen, sich keinen Erfolg verspreche und daher bereits am 9. August 1904 beschlossen hätte, von einer Beschwerdeführung in dieser Sache abzusehen.

### **59. Schuppen- und Speicherbauten auf dem Terrain des Eisenbahnhafens.**

#### **a. Vertrag mit der Eisenbahn-Verwaltung.**

In Folge dessen, dass aus dem beim Abbruch der Schuppen der alten Riga-Oreler Güterstation gewonnenen Baumaterial nicht nur drei, sondern noch ein vierter, aber kleinerer Schuppen beim Exporthafen erbaut worden war, musste der mit der Eisenbahn-Verwaltung im Jahre 1903 abgeschlossene Vertrag noch eine Ergänzung erhalten, in welcher auch noch einige Nebengebäude Erwähnung fanden.

Der Ergänzungs-Vertrag wurde im November vom Börsen-Comité unterzeichnet.

#### **b. Theehaus.**

Am 23. März ging dem Börsen-Comité folgendes Schreiben zu:

„Das Comité der Gesellschaft zur Errichtung billiger Volksspeise- und Theehäuser in Riga hat den Antrag des Börsen-Comités, ein Speise- und Theehaus in der Nähe der neuen Speicher auf dem Andreasholm zu eröffnen, einer näheren Beprüfung unterzogen und dabei festgestellt, dass ein Speisehaus in obenerwähnter Gegend in erster Reihe den Bedürfnissen unserer Hafenarbeiter dienen würde. Da es nun zu den Zielen der Gesellschaft gehört, der Arbeiter-Bevölkerung unserer Stadt die Möglichkeit zu geben, ein gutes, nahrhaftes und billiges Essen ohne gleichzeitigen Alkoholenuss zu erhalten, so ist das Comité der Gesellschaft gern bereit, der Aufforderung des Börsen-Comités Folge zu leisten, jedoch unter der Voraussetzung, dass nicht nur die Baukosten, sondern auch die Kosten des Anschlusses an das städtische Wasserwerk, vom Börsen-Comité getragen werden. Der Anschluss würde sich ermöglichen lassen an das Wasserrohr der Elisabeth-Strasse oder an das Rohr der Walkschen Strasse. Zu empfehlen



ist der Anschluss an das Rohr der Walkschen Strasse, weil dieselbe eine kürzere Entfernung zum projektirten Speise- und Theehause aufweist und zwar circa 800 laufende Faden. Der Preis wäre folgender :

1 eisernes Rohr von 4" à 1 R. 65 K. pro Faden  $\times 800 = 1320$  Rub.

1 " " " 3" à 1 " 35 " " "  $\times 800 = 1080$  "

Das eiserne Rohr von 4" würde mehr zu empfehlen sein, weil dasselbe auch noch andere Anschlüsse ermöglichen würde.

Die Kosten des Anschlusses aus eigenen Mitteln zu bestreiten, ist der Gesellschaft nicht möglich, da ihr einerseits bereits aus der Einrichtung des Speise- und Theehauses bedeutende Ausgaben erwachsen und da ferner der Gesellschaft überhaupt nur bescheidene Mittel zur Verfügung stehen, zumal, wie es dem Börsen-Comité vielleicht bekannt sein dürfte, die Gesellschaft weder Bälle, Bazare und Verlosungen, noch Collecten veranstaltet, sondern sie sich zur Aufgabe gemacht hat, derartig zu wirthschaften, dass die Speise- und Theehäuser sich selbst erhalten.

Nachdem die Commission für den Bau der Speicher die das projectirte Theehaus betreffenden Fragen geprüft hatte, empfahl sie am 1. Juni dem Börsen-Comité auf dasselbe jetzt nicht näher einzugehen, da die Ausführung von Verhältnissen abhängen wird, die sich zur Zeit noch nicht übersehen lassen. Der Börsen-Comité schloss sich dieser Ansicht an und theilte dieselbe auch dem Leiter der Arbeiten beim Eisenbahn-Knotenpunkt Riga mit, welcher am 19. Mai angefragt hatte, ob das projectirte Theehaus und andere mit der Schuppenanlage in Zusammenhang stehende kleine Gebäude auch mit in den Vertrag aufgenommen werden sollen.

#### c. Geleise.

Am 20. April ersuchte der Börsen-Comité den Ingenieur Werchowskoi die im Herbst 1903 in Aussicht gestellte Umlegung der Schienen bei den von Ph. Scheffel & Co erbauten Schuppen vorzunehmen und die im Interesse einer besseren Ausnutzung aller Schuppen versprochenen Weichen ausführen zu lassen. Dem Börsen-Comité wurde darauf ein Plan und Kostenanschlag für die Weichenanlage zugesandt. Zu gleicher Zeit wurde er um eine Aeusserung darüber ersucht, ob er die mit 9000 Rbl. berechneten Kosten auf sich nehmen wolle, da nach Ansicht der Bahn-Verwaltung die Bedeutung der Weichen einer so grossen Ausgabe nicht entsprach und dieselbe daher die Kosten auch nicht auf sich nehmen wollte. Die Verwaltung der temporären Speicher sprach sich am 19. Mai dahin aus, dass sie die richtige Verlegung der Schienengeleise und die Verbindung der-

selben durch Weichen für die Abschiebung der leeren Waggonen von den Speichern als eine nothwendige Anlage ansehe, welche von der Bahn-Verwaltung zu machen sei.

Wenn die Bahnverwaltung dagegen jetzt mit einem Kostenanschlage von rund 9000 Rbl. für diese Arbeiten an den Börsen-Comité herantritt, von sich aus also diese Unkosten ablehnt, so scheint in Anbetracht der kurzen Dauer des Eigenthumsrechtes der Speicher diese exorbitante Ausgabe für den Börsen-Comité zu hoch, als dass sie befürwortet werden könnte. Diese Speicher sind noch zu kurze Zeit in Benutzung, um einen ev. schweren Nachtheil durch das Fehlen der Weichen constatiren zu können und deshalb ist in Vorschlag zu bringen, diese Frage bis auf Weiteres noch offen zu lassen.

Die Commission bat aber dringend, die Bahn-Verwaltung zu veranlassen, für deren Rechnung die Schienen an den Scheffelschen Speichern so zu verlegen, dass wenn ein Wagen vorgerollt ist, die nach aussen zu öffnenden Thüren auch ganz losgemacht werden können und hieran nicht mehr durch den vorstehenden Wagen behindert werden.

Die Verlegung der Schienen erfolgte alsdann in der gewünschten Weise. Im September wurde die Frage, betr. die Weichen, wieder angeregt und beschloss der Börsen-Comité die Beprüfung dieser Angelegenheit der Delegation für die Speicher zu überlassen und es derselben anheimzustellen, seiner Zeit mit bestimmten Vorschlägen unter Angabe der zu erwachsenden Kosten beim Börsen-Comité einzukommen.

In Folge dessen wurde vom Börsen-Comité folgendes Schreiben vom 22. September sub Nr 1033 an den Chef der Riga-Oreler Eisenbahn-Verwaltung gerichtet:

„Bei der Exploitation der Speicher auf dem Andreasholm hat sich der Missstand gezeigt, dass die Auswechselung der entleerten Waggonen gegen beladene sich auf demselben Strange vollziehen muss. Es tritt in Folge dessen eine empfindliche Verzögerung in der Bedienung der Speicher ein, da im Allgemeinen nur ein einmaliger Waggonwechsel im Laufe eines Tages möglich ist.

Wenn dagegen eine Einrichtung getroffen würde, vermittelt welcher die Entfernung der in die Speicher entleerten Waggonen auf einem anderen Wege geschähe, so, dass die Zustellung der Waggonen von der Entfernung der entleerten unabhängig wäre, so liesse sich eine bedeutende Vereinfachung, verbunden mit einer Steigerung des Waarenverkehrs von und zu den Speichern, erzielen.

Eine solche Einrichtung ist seitens des Herrn Ingenieurs Werchowskoi projektirt worden und besteht in der Anlage eines Systems von Drehscheiben, welche sowohl untereinander, als auch mit 2 ausserhalb der Speicher belegenen Abfuhrgeleisen verbunden sind.



In dem Bestreben, den Rigaschen Handel und die demselben dienenden Einrichtungen nach Möglichkeit zu heben, erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité die Anfrage an Ew. Excellenz zu richten, ob Sie es für möglich befinden würden, oben beschriebene Einrichtung für Rechnung der Eisenbahn ausführen zu lassen.

Hierbei hält es der Börsen-Comité für nöthig zu bemerken, dass, falls die erforderlichen Mittel nicht disponibel sein sollten, er, der Börsen-Comité, eventuell bereit sein würde, die Kosten der Ausführung dieser Arbeit bis zum Höchstbetrage von 10,000 Rbl. zu tragen, wenn die Bahn dem Börsen-Comité die unentgeltliche Nutzniessung der von ihm erbauten Speicher, in Abänderung des bestehenden Vertrages, auch für ein weiteres 6. Jahr überlassen würde.“

#### d. Belastung der Schuppen.

Die am Schuppen Nr. 4 nach einer Belastung mit geschüttetem Getreide eingetretenen Veränderungen und das Ausweichen einer Giebelwand am Schuppen Nr. 2 gaben dem mit der Bauleitung betraut gewesenen Ingenieur Werchowskoi Anlass, eine genaue Besichtigung der Schuppen vorzunehmen, wobei er feststellte:

1) dass die Schuppen nicht bis zur Höhe von 10 Fuss, sondern bis zum Dach gefüllt gewesen waren,

2) dass die Waaren in den Schuppen nicht nur bis oben zu an die Wand anlehnend, sondern sogar bis zu den Sparren hinauf gestapelt werden,

3) dass die Waarenbesitzer die Sparren als Vorrichtung benutzten, um an ihnen mittelst Taue die Waaren auf eine so bedeutende Höhe zu heben.

Im Schreiben vom 28. April sub Nr. 3925 lenkte der genannte Ingenieur die Aufmerksamkeit des Börsen-Comités darauf, dass eine derartige Belastung weder die Wände, noch die Sparren und auch nicht die Dielenbalken aushalten können und dass nicht nur häufige Beschädigungen unausbleiblich seien, sondern auch eine Zerstörung der ganzen Construction des Gebäudes möglich sei. Nachdem das Schreiben von der Delegation für den Speicherbau geprüft worden, antwortete der Börsen-Comité:

„Auf das Schreiben dd. 28. April c. sub Nr. 3925 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Hochgeboren ergebenst mitzutheilen, dass das Anfüllen der Schuppen bis zur Höhe von 10 Fuss auf Grund einer privaten Vereinbarung mit den betreffenden Miethern geschieht und sich nur auf Getreide bezieht, dass jedoch das Stapeln von Waaren über die Sparren und das Benutzen dieser letzteren als Vorrichtung, um an denselben mittelst Tauen die Waaren hinaufzuziehen, selbstredend nicht zulässig und solches den Schuppenmiethern

mittelst Circularvorschrift des Börsen-Comités striete verboten worden ist.

Gleichzeitig hält es der Börsen-Comité für seine Pflicht zu bemerken, dass abgesehen von der oben bezeichneten, den Miethern direct verbotenen Manipulation, ihnen das Stapeln von Waaren, wie z. B. von Flachs, Hanf, Wolle, Häuten und Fellen, Eiern und Oelkuchen, bis zu den Sparren nicht vorenthalten werden kann, da solches behufs rationeller Ausnutzung eines jeden gut gebauten Schuppens ohne Gefahr der Beschädigung der Wände, Sparren oder Dielenbalken zulässig sein muss.“

Am 7. Mai wurde vom Börsen-Comité folgendes Schreiben an die Miether der Schuppen gerichtet:

„Es ist vorgekommen, dass eine solche Ausnutzung der vom Börsen-Comité beim Exporthafen erbauten Schuppen stattgefunden hat, dass Waaren bis über die Dachsparren gestapelt wurden, wobei letztere belastet und sogar zum Befestigen von Vorrichtungen zum Heben von Waaren benutzt wurden. Eine solche Ausnutzung ist bei hölzernen Schuppen ganz unstatthaft und sieht sich der Börsen-Comité dadurch veranlasst, die Miether darauf aufmerksam zu machen, dass dieselben bei einer Beschädigung der Schuppen nicht nur keinen Regress an den Börsen-Comité haben werden, sondern, dass der Börsen-Comité auch gezwungen sein wird, dieselben für die Beschädigung der Schuppen verantwortlich zu machen.

Indem der Börsen-Comité hierauf hinweist, theilt er Ihnen zugleich mit dass er sich in Zukunft bei der Erneuerung der Miethcontracte veranlasst sehen wird, in dieselben noch eine Bestimmung aufzunehmen, nach welcher die Waare, Getreide und Saaten ausgenommen, beim Stapeln auch nicht gegen die Wände gelehnt werden darf.“

Am 21. August sandte die Delegation für den Speicherbau an die Miether der Schuppen 4, 6 und 8 noch folgendes Schreiben:

„Da es sich herausgestellt hat, dass der Ihnen auf dem Andreas-holm vermiethete Schuppen für Getreide nicht genügend stark gebaut ist, müssen wir Sie ersuchen, Schüttwaaren in denselben nicht aufzunehmen. Sollten Sie unter solchen Bedingungen nicht geneigt sein, genannten Schuppen zu behalten, so sind wir selbstredend bereit, denselben von Ihnen zurückzunehmen.“

Sämmtliche Miether erklärten sich hierauf bereit, keine Schüttwaaren in die Schuppen aufzunehmen.

#### e. Plätze bei den Schuppen.

Die zwischen den Schuppen 4, 6 und 8 und der zum Exporthafen führenden neuen Strasse belegenen, im Herbst 1903 unbefestigt gebliebenen



Plätze wurden im April d. J. abgepflastert. Am 10. Mai theilte der Ingenieur Werchowskoi dem Börsen-Comité mit, dass beim Schuppen Nr. 2 ein mächtiger Stapel von Fassdauben gelagert sei. Ganz abgesehen davon, dass eine derartige Lagerung ausserhalb des Schuppens ungesetzlich sei und eine grosse Feuersgefahr involvire, behindere dieser Stapel, der an die Wand bis unter das Dach gelehnt sei, den Wandanstrich und sei zudem durch den häufigen Regen der Wand selbst schädlich.

Der Börsen-Comité erwiederte hierauf am 15. Mai sub Nr. 57, dass er die Stapelung der Fassdauben nicht veranlasst habe, welche den Anstrich des Gebäudes hindern. Zu gleicher Zeit ersuchte er den Ingenieur, sich an wen gehörig zu wenden, damit die Stapel entfernt werden.

Im Schreiben vom 3. Juni sub Nr. 4170 erwiderte Herr Werchowskoi, dass die Fassdauben beim Schuppen Nr. 2 von dem Miether des Schuppens Nr. 2, den Herren Gerhard & Hey, aufgestellt worden. Es scheine ihm, Herrn Ingenieur Werchowskoi, dass der Börsen-Comité, als Besitzer der temporären Speicher und des von denselben eingenommenen Grund und Bodens sich nicht als völlig unbetheiligt betrachten könne. Die Ansicht des Chefs der Bahn über diese Frage sei ihm zur Zeit unbekannt. Er halte es ferner für ungeeignet, in die Frage der Ausnutzung des Speicherterrains eine dritte Person hineinzuziehen und hätte nur deshalb die Aufmerksamkeit des Börsen-Comités auf jenen Umstand gelenkt, weil die Fassdauben-Stapel das Streichen des Speichers hinderten.

Sollte der Börsen-Comité es für geeignet halten, sich als völlig unbetheiligt an der Aufsicht über das ihm zur Verfügung gestellte Terrain zu betrachten, so bäte er den Börsen-Comité, sich über diese Frage mit dem Chef der Bahn auseinandersetzen zu wollen, da er persönlich dem Rathe des Comité, „sich an wen gehörig um Unterstützung zu wenden“, nicht folgen wolle auf die Gefahr hin, in einer unklaren Situation zu bleiben.

Im Schreiben vom 5. Juni sub Nr. 564 ersuchte der Börsen-Comité die Herren Gerhard & Hey die Fassdauben unverzüglich so weit vom Schuppen abrücken zu lassen, dass das Streichen desselben unbehindert ausgeführt werden kann und theilte denselben mit, dass er nicht in der Lage sei, im Princip das Stapeln von Waaren ausserhalb der gepachteten Schuppen auf dem an denselben grenzenden Grund und Boden zu gestatten und dass dieselben für jeden Schaden, der durch derartige Stapel den Schuppen etwa verursacht werden könnte, die Verantwortung zu tragen haben.

Was das Aufstellen von kleinen Holzhäuschen bei den Schuppen anbetrifft, die für die dort arbeitenden Beamten der Miether nöthig sind, so stellte sich der Börsen-Comité auf den Standpunkt, dass die

Genehmigung zur Errichtung solcher Baulichkeiten von der Bahn-Verwaltung abhängt und antwortete in diesem Sinne am 22. October der Russischen Transport- und Versicherungs-Gesellschaft, welche die Genehmigung des Börsen-Comités erbeten hatte.

#### f. Abnahme der Schuppen von den Bauunternehmern.

Bei den vom Unternehmer J. S. Friede erbauten Schuppen 1, 2, 3 und 5 erwiesen sich während des Sommers die Pappdächer als undicht. Dieselben mussten durch Zwischenleisten verbessert und an mehreren Stellen reparirt werden. Vor dem Zurückempfang des gestellten Salogs übertrug der Unternehmer J. S. Friede dem Börsen-Comité seine Rechte auf die Garantie, welche die Firma Karl Nevermann & Co. für diese Dächer zu leisten übernommen hatte.

Bei den vom Unternehmer Ph. Scheffel erbauten Schuppen 4, 6 und 8 mussten die Thüren, welche stark zusammentrockneten, verbessert werden. Die Beschüttung eines Theiles vom Schuppen Nr. 4 hatte starke Senkungen der Diele und Deformationen der Wände zur Folge, so dass von einer Benutzung dieser Schuppen für Schüttwaaren abgesehen wurde.

Das vom Unternehmer F. W. Hopfe erbaute kleine Häuschen am Südende der Schuppenanlage wurde zu rechter Zeit fertig gestellt und mit einer Telephonanlage versehen. In demselben befindet sich ein Expeditor-Comptoir, die Wohnung eines Wächters und eines Gensdarmen.

#### g. Abrechnung mit der Eisenbahn-Verwaltung.

Der Unternehmer J. S. Friede hatte die Kosten des Eisenbahntransportes der Materialien auf sich genommen, welche beim Abbruch der Schuppen auf der früheren Riga-Dünaburger Güterstation gewonnen wurden und bis zur Rigaschen Uferstation für die Errichtung der Schuppen 1, 2, 3 und 5 geführt werden mussten. Diese Kosten betrugen 5 Kop. pro Wagen und Werst. Die Bahn-Verwaltung verlangte aber vom Börsen-Comité noch eine Zahlung für Ergänzungsgebühren. Da die eigentliche Fracht für die Beförderung der Materialien nur 167 Rbl. 75 Kop. gekostet hatte, so erschien die berechnete Ergänzungsgebühr von 1203 Rbl. 75 Kop. ungemein hoch.

Der Börsen-Comité wandte sich daher im Schreiben von 18. Mai sub Nr. 579 an den Chef der Riga-Oreler Bahn mit der Anfrage, ob bei der Berechnung nicht ein Versehen vorgekommen. Im Schreiben von 6. Juli sub № 16,787 erwiederte der Chef der Riga-Oreler Bahn, dass die Berechnung vollkommen richtig sei. Die Normen der Nebengebühren würden unabhängig von der Höhe der Frachtzahlung fest-



gestellt, darum überstiege bei Transporten auf kurzen Entfernungen — besonders bei Berechnung der Frachtzahlung nach einem so niedrigen Tarif, wie der Dienst-Tarif ist ( $\frac{1}{150}$  Kop. per Pud und Werst) — die Summe der Zuschlagsgebühren unzweifelhaft in bedeutendem Maasse die Summe der Frachtzahlung.

Nachdem am 11. November der Börsen-Comité nochmals ersucht worden war, die Einzahlung der 1203 Rbl. 75 Kop. zu machen, wurde diese Summe der Bahn-Verwaltung zugesandt

#### h. Brandschaden.

Am 28. October brannte die nördliche Hälfte des Schuppens № 2 ab. Derselbe war bei der I. Russ. Gesellschaft vom Jahre 1827 versichert und der Schaden wurde mit 9720 Rbl. abgeschätzt. Da der Börsen-Comité die Verpflichtung eingegangen war, die Schuppen der Eisenbahn nach 5 Jahren zurückzugeben, so beschloss er den Wiederaufbau des abgebrannten Theiles und ersuchte am 4. November die Verwaltung der Schuppen denselben im Einverständniss mit der Eisenbahn-Verwaltung möglichst bald auszuführen. Die Verwaltung nahm von den eingegangenen Bauofferten die des Herrn F. W. Hopfe an, welcher sich verpflichtete, für den Preis von 6927 Rbl. 83 Kop. den abgebrannten Theil innerhalb ca. 2 Monate wieder aufzubauen und dabei die Holzwände durch ein Stein starke Mauern mit Verstärkungspfeilern zu ersetzen.

#### i. Wasserleitung.

Nach dem Brandunglücke ersuchte der Börsen-Comité die Verwaltung der Schuppen am 28. October, auch die Frage, bezüglich der Wasserversorgung der Schuppen gegen Feuersgefahr einer näheren Berathung zu unterziehen. Die mit der Stadtverwaltung angeknüpften Verhandlungen betr. die Erweiterung der städtischen Wasserleitung bis zu den Schuppen und die Anlage von Hydranten hatten den Erfolg, dass die städtischen Röhren in diesem Jahre längs dem Collector bis zum Elektricitätswerk auf dem Andreasholm fortgesetzt und ein Zweigrohr zu den Schuppen geführt wurde.

#### k. Speicheranlagen am Quai des Eisenbahnhafens.

Nachdem Herr Consul Fenger eine Unterredung mit dem Chef der Riga-Oreler Bahn gehabt hatte, berichtete er dem Börseu-Comité am 12. April über die Absichten der Eisenbahn-Verwaltung betr. die Schuppen und Speicheranlagen beim neuen Quai des Exporthafens. Die Verwaltung der temporären Schuppen ging auf diese Fragen näher ein

und veranlasste den Börsen-Comité am 27. April folgendes Schreiben an den Chef der Riga-Oreler Eisenbahn zu richten:

„Ew. Excellenz ist es bekannt, dass die Frage der Ausrüstung des Exporthafens mit den erforderlichen Speichern für lang lagernde Waaren die Rigaer Kaufmannschaft bereits seit mehreren Jahren beschäftigt. Der, dank dem Entgegenkommen der Verwaltung der Riga-Oreler Bahn, ermöglichte Speicherbau auf dem Terrain der Eisenbahn beim Andreasholm hat die allgemeine Frage noch lange nicht gelöst und muss die oben erwähnte Speicherbau-Anlage nur als ein Provisorium betrachtet werden, da einerseits die vom Wasser entfernt liegenden, aus Holz und Schienen gebauten Speicher einen ganz provisorischen Charakter tragen und andererseits dieselben den steigenden Anforderungen des Exportes nicht genügen können. Die bisher vom Export benutzten rothen Speicher, sowie andere Speicherräume der inneren Stadt befinden sich nach der Eröffnung der neuen Güterstation und dem fortschreitenden Bau des Exporthafens so entfernt vom Orte der Ankunft der Waaren und ihrer künftigen Verladung, dass die Ausrüstung des Exporthafens mit den erforderlichen Speichern zu einer immer dringenderen Nothwendigkeit wird.

Aus einem Berichte des Präses der Verwaltung der neuen Speicher, Herrn Consul N. Fenger, hat der Börsen-Comité erfahren, dass nach einer ihm von Ew. Excellenz gemachten Mittheilung seitens der Eisenbahnverwaltung beabsichtigt wird, an der Nordseite des Exporthafens 6 Eisenbahnschuppen zu erbauen. Diese Schuppen sollen am Wasser liegen. Hinter diesen gewöhnlichen einetägigen Eisenbahnschuppen sollen 4 Geleise kommen und dann erst, in Zukunft, in der zweiten Reihe vier bis fünfstöckige Speicher aufgeführt werden. Dieses System würde demnach dem Stettiner System entsprechen.

Ohne auf die Einzelheiten desselben einzugehen, muss der Börsen-Comité jedoch vor Allem die Aufmerksamkeit Ew. Excellenz auf den Umstand lenken, dass die Verhältnisse in Stettin und Riga anders liegen und demnach auch die Anforderungen, die an eine Speicherbau-Anlage zu stellen wären, verschiedene sind. Während Stettin in erster Reihe ein Importhafen ist, der seine Güter zum grössten Theile mit dem Schiffe empfängt und mit der Eisenbahn weiter befördert, sollen in Riga die auf dem Terrain des Exporthafens liegenden Speicher dazu dienen, die mit der Eisenbahn angelangten Exportwaaren bis zu ihrer Verladung auf das Schiff aufzunehmen und zu bewahren. Daher müssten, nach Ansicht der Kaufmannschaft, die Speicher in erster Linie, d. h. möglichst nahe am Wasser und die Eisenbahnschuppen in zweiter Linie, näher zur Eisenbahn liegen, also hier am Orte das Stettiner System gewissermassen in umgekehrter Richtung anzuwenden sein. Der Bau der Eisenbahnschuppen in der ersten Linie würde zur Folge haben, dass die Beförderung der Waare vom Speicher zum Schiff mit dem Fuhr-



werk, über welchen Uebelstand so häufig Klage geführt wird, auch für die Zukunft bestehen bleiben würde. Wie ungünstig der Transport der Waaren per Achse von der Eisenbahnstation zum Speicher und vom Speicher zum Schiff, den Waarenhandel durch unnütze Kosten und Zeitverlust beeinflusst, braucht nicht weiter erörtert zu werden und ist auf diesen Misstand in Riga auch von Ew. Excellenz häufig hingewiesen worden.

Zu dem muss noch bemerkt werden, dass in Libau und Windau die Speicher hart am Wasser stehen, Riga demnach bei einer anderen Speichieranlage nicht konkurrenzfähig sein würde.

Eine Kombination von Eisenbahnschuppen und Lagerspeichern, d. h. der Bau von solchen Gebäuden, die unten als Schuppen für durchgehende Waaren von der Eisenbahn exploitirt und oben von der Eisenbahn als Lagerräume miethweise abgegeben werden könnten, kann der Börsen-Comité nicht für wünschenswerth halten, da 1) die Eisenbahn die bei den unteren Räumen vorüberführenden Geleise einen grossen, wenn nicht sogar den grössten Theil des Tages für sich beanspruchen würde und die Miether der oberen Räume daher der Möglichkeit beraubt sein würden dieselben zu benutzen, 2) die Assekuranz-Gesellschaften, im Hinblick auf den Charakter der unteren Räume die allerhöchste Taxe für die in den oberen Räumen lagernden Waaren erheben würden und 3) die Eisenbahnen bisher nur eine beschränkte Lagerfrist kennen und daher die Bestätigung eines Projects, wonach für in ein und demselben Gebäude lagernde Waaren, in Abhängigkeit davon, ob sie unten oder oben liegen, eine verschiedene Lagerfrist und eine verschiedene Lagerzahlung normirt wird — auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten stossen dürfte.

Da nun feststeht, dass die Eisenbahn auf dem Terrain des Eisenbahnhafens Schuppen braucht, ohne jedoch dabei an einen bestimmten Platz gebunden zu sein, während die dem Export nöthigen Speicher am Wasser stehen müssen, ferner die Eisenbahnverwaltung zur Zeit nur über beschränkte Mittel zum Bau der Schuppen und Speicher verfügt und sodann es durchaus wünschenswerth erscheint, vor dem Bau einer ganzen Speichieranlage, sei es nun durch die Eisenbahnverwaltung, die Kaufmannschaft, oder die Central-Waaren-Depot-Gesellschaft, Erfahrungen zu sammeln, beim Bau der Speicher etwa gemachte Fehler zu vermeiden, sich ein Bild von der Leistungsfähigkeit der elektrischen Kraftstation zu verschaffen u. s. w., — so sieht sich der Börsen-Comité im Interesse des Rigaschen Handels veranlasst, an Ew. Excellenz die ganz ergebenste Bitte zu richten, die zu erbauenden Eisenbahnschuppen in der zweiten Reihe zu errichten, hierbei aber den Bau eines, am Wasser in der ersten Reihe liegenden Speichers, mit Unterraum, zwei Böden und zwei Aufzügen in Angriff zu nehmen.

Der Börsen-Comité verhehlt sich nicht, dass bei dem heutigen Stande der Baufrage Ew. Excellenz auf Schwierigkeiten stossen werden, hofft aber, dass, wenn es dem Börsen-Comité gelungen sein sollte, Sie von der Richtigkeit seiner Anschauungen zu überzeugen, Ew. Excellenz es für möglich halten werden, dem vom Börsen-Comité nach bestem Wissen, im Interesse des Handels gestellten Ansuchen Ihre Unterstützung zu gewähren. Der Börsen-Comité ist um so mehr zu dieser Hoffnung berechtigt, als er bisher stets bei Ew. Excellenz und Ihren Mitarbeitern in allen wichtigen Verkehr und Handel betreffenden Fragen das verständnissvollste und liebenswürdigste Entgegenkommen gefunden hat.“

Der Chef der Rigaer-Oreler Bahn antwortete hierauf am 12. Mai sub № 3609 wie folgt:

„Allem zuvor erachte ich es als meine Pflicht, für die für mich sehr schmeichelhaften Aeusserungen, mit denen der Verwaltungsausschuss sein Schreiben an mich vom 27. April d. J. sub № 472 schliesst, zu danken.

Zu meinem grössten Bedauern kann die ganze Sympathie für das Werk der Wohleinrichtung des Rigaschen Hafens, sowohl meine eigene, wie auch die meiner Mitarbeiter, der Sache nichts helfen, da die Bahnverwaltung nur gewisse Arbeiten auszuführen und die Anstalten, zu deren Schaffung ihr die erforderlichen Geldmittel angewiesen sind, zu administriren hat.

Solche Mittel zur Entwicklung und Verbesserung des Rigaschen Hafens können fliessen: aus dem Reichsschatze, der Stadtverwaltung, dem Börsen-Comité, von Privatpersonen und Firmen.

Die Staatsregierung hat bis jetzt schon bedeutende Summen aufgewandt, indem sie ein Hafenbassin mit einem Quai von ca. 400 Faden Länge und mit einem grossen, ringsum über der ehemaligen Möllers-hofschen Halbinsel und der Flussbucht erhöhten Territorium geschaffen, sowie eine grosse Waarenstation in der Nähe des Hafenterritoriums erbaut hat.

Die Regierung nimmt aber auch noch weitere Geldopfer für diese Sache in Aussicht, da von den betreffenden Organen ein Project und ein Kostenanschlag für den Bau einer Uferstation mit den erforderlichen verschiedenartigen Vorrichtungen bestätigt worden sind.

Es ist jedoch klar, dass die Regierung nicht alles machen kann, was für die vollständige Wohleinrichtung des Rigaschen Hafens nöthig ist, da hierzu, wie ich meine, nöthig ist, auf das Hafenterritorium und seine nächste Umgebung alle privaten, in der Stadt und besonders in den entfernt vom Hafen belegenen Moskauer und Petersburger Vorstädten befindlichen Lagerräume überzuführen. Solcher Lagerräume giebt es, nach einigen Daten, für 30,000 Waggonladungen, das ist nicht weniger als 100,000 Quadratfaden. Es liegt auf der Hand, dass die Regierung eine solche Menge Speicherräume nicht bauen kann, ja auch



nicht soll; dieselben gehören jetzt Privatpersonen und Privatinstitutionen, folglich müssen diese Personen und Institutionen zu ihrem eigenen Nutzen die Speicher näher zum Hafen versetzen. Falls ihre Mittel nicht dazu ausreichen, so muss der Bau von Speichern in der Nähe des Hafens von öffentlichen Institutionen bewerkstelligt werden, als wie: der Stadtverwaltung und dem Börsen-Comité od-r von Actiengesellschaften und Consortien.

Ohne bei der Frage über den Bau von Speichern seitens der Stadtverwaltung und einzelner Firmen weiter zu verharren, erlaube ich mir, einige Worte auf die in dem Schreiben des Verwaltungsausschusses vom 27. April sub № 472 dargelegten Ausführungen zu sagen:

1) der Verwaltungsausschuss erwartet augenscheinlich vom Börsen-Comité nicht die Neigung, auf dem Hafenterritorium Speicher zu bauen, regt aber die Frage an, ob die Speicher für langfristige Lagerung in der ersten oder zweiten Linie längs dem Nordquai des Eisenbahnhafens errichtet werden sollen.

Hierdurch wird aufs Neue eine Frage aufgeworfen, über welche schon im Laufe von zwei oder mehr Jahren geredet worden ist. Zu Gunsten der Placirung der Gebäude in der Ordnung, welche jetzt vom Verwaltungsausschusse verworfen wird, haben sich bis jetzt nicht nur die Verwaltung der Riga-Oreler Eisenbahn, der Chef der Rigaschen Hafenbauten, der Stadt-Oberingenieur, sondern auch der Vertreter des Börsen-Comités, Herr Ingenieur Pabst ausgesprochen, welcher letztere der Eisenbahnverwaltung eine Skizze der Lage der Gebäude im Rigaschen Hafen nach dem Vorbilde Stettins zugestellt hat, (eine Copie ist hier angeschlossen).

Ohne mit dem Verwaltungsausschusse in dieser Angelegenheit polemisiren zu wollen, erlaube ich mir nur zu bemerken, dass die ganze Vorzüglichkeit des vom Verwaltungsausschusse vorgeschlagenen Systems nur in dem Falle erreicht werden würde, wenn der am Ufer stehende Speicher mit Waaren verschiedener Art und verschiedener Firmen gefüllt wäre, welche die Bestimmung hätten, alle in einen Dampfer verladen zu werden. Da aber solches einstweilen nicht zu erwarten ist und der Dampfer stets beladen werden wird: mit Getreide, Häuten, Oelkuchen und dergleichen Waaren im Laderaum, mit Eiern und Butter in den Deckräumen und mit Holz auf dem oberen Deck, so unterliegt es keinem Zweifel, dass man zu dem Dampfer Waaren aus verschiedenen Speichern, sowohl der ersten wie auch der zweiten Linie, ja sogar aus städtischen Niederlagen und von der Waarenstation herbeischaffen muss, ganz ohne Unterschied, ob die betreffenden Speicher für lange oder kurze Lagerung bestimmt sind. In denselben Dampfer werden beispielsweise verladen Hanf und Flachs, welche in Riga ein Jahr gelegen haben und Butter, die erst am Tage der Verladung angekommen ist. Eine derartige Beladung schliesst die Frage aus, wo diese oder jene Speicher liegen.

2) der Verwaltungsausschuss kritisirt die Idee der Unterbringung in einem Gebäude von Lagerräumen, die zur allgemeinen Benutzung bestimmt sein und zur Verfügung der Eisenbahn stehen sollen, und solchen Räumen, die vermietet werden sollen, d. i. zur langfristigen Lagerung. In solchem Anlasse muss ich bemerken, dass diese Meinung des Börsen-Comités schon in seinem Schreiben vom 24. Juli 1902 sub № 921 zum Ausdruck gekommen ist, dass aber ein solches Project nicht existirt und dass ich in meiner Unterhaltung mit Herrn Consul Fenger die Idee des Börsen-Comités wiederholt habe, hinsichtlich des Baues solcher Speicher in dem Falle, wenn die Erbauer derselben darauf bestehen sollten, dass die Speicher in der ersten Linie am Ufer des Bassins liegen, während die Regierungsorgane verlangen, dass am Ufer unbedingt zur allgemeinen Benutzung bestimmte und zur Verfügung der Eisenbahn stehende Speicher gebaut werden sollen. Solche Gebäude würden die Möglichkeit eines Compromisses zwischen zwei Forderungen geben.

Was die Befürchtung anbelangt, dass das Ausladen aus Waggons in die untere Etage das Ausladen in die obere Etage stören würde, so ist solches leicht zu beseitigen durch eine derartige Anordnung der Gebäudetheile und Hebemechanismen, dass das Ausladen gleichzeitig von zwei Schienensträngen aus stattfinden kann. Auf eine Beprüfung der Punkte 2 und 3 der Erwiderung einzugehen, halte ich jetzt für verfrüht.

3) Ferner spricht der Verwaltungsausschuss den Wunsch aus, dass mit dem Betriebe der projectirten Speicher ein Versuch gemacht werde und unter gleichzeitigem Hinweis auf die Beschränktheit der Mittel, die der Eisenbahn zu Gebote stehen, bittet derselbe darum, dass die Bahnverwaltung gleichzeitig zwei Gebäude bauen möge: ein Packhaus für kurze Lagerung und ein mehretagiges Gebäude für langfristige Lagerung.

Beiläufig will der Verwaltungsausschuss sich in der Praxis mit der Leistungsfähigkeit der elektrischen Kraftstation bekannt machen. Von allen Versuchen ist dieser letzterwähnte am allerwenigsten nöthig, da der Bahnverwaltung bekannt ist, dass die erbaute elektrische Station Energie, ausser zur Beleuchtung der Waarenstation und des Ufers, noch 100 Pferdekräfte für Motore abgeben kann und dass in derselben Platz zur Aufstellung einer 4. Maschine mit einer beliebigen Anzahl von Kräften vorhanden ist.

Was den proponirten Versuch anbelangt, so muss ich mit Betrübniss bemerken, dass diese Frage nur eine Fortsetzung derjenigen Beurtheilungen der Sache bildet, mit denen ich vom Momente der Inangriffnahme der Hafenbauten und des Baues der Waarenstation bekannt bin.

Bei der gegenwärtigen Lage der Dinge ist nicht daran zu denken, dass man aus dem Reichsschatze die Mittel zum gleichzeitigen Bau von



zwei Gebäuden nicht nur im Jahre 1904, sondern auch in den folgenden Jahren erhalten wird; es ist sogar sehr möglich, dass mir auch der Kredit zum Bau nur eines Speichers (für kurzfristige Lagerung) verweigert werden wird. Wenn aber ein solcher Kredit mir bewilligt werden sollte, so wird man natürlich nach einem Projecte bauen müssen, welches bis jetzt beprüft und für gut befunden worden ist. Sollte der Börsen-Comité belieben, die Frage anzuregen, dass die Speicher placirt werden in einer Ordnung, die entgegengesetzt ist derjenigen, von welcher solange die Rede gewesen ist, so würde das noch auf unbestimmte Zeit die Möglichkeit hinausrücken, zum Bau, wenn auch nur eines Packhauses zu schreiten; nicht genug damit, es würde die Ertheilung der Genehmigung zum Bau von Speichern seitens einzelner Firmen, wozu jetzt schon die Anregung gemacht worden ist, hemmen und der Rigasche Hafen würde noch lange in seinem jetzigen unfertigen Zustande bleiben. In derselben Zeit wird Windau wachsen und so erstarken, dass eine Concurrenz mit ihm sich schwierig gestalten wird.

Ich will hoffen, dass der Rigaer Börsen-Comité und die Stadtverwaltung diese Gefahr erkennen und Massnahmen ergreifen werden, um die Lagerräume in ihrem Hafen in einen Zustand zu bringen, der die Möglichkeit giebt, Riga seine frühere Bedeutung zu erhalten.

Angeschlossen übersende ich dem Börsen-Comité zur Kenntnissnahme die Zeichnungen, welche zur Zeit der Verwaltung der Eisenbahnen zur Bestätigung vorliegen: den allgemeinen Plan der Lage der Speicher längs dem neuen Quai, das Project eines massiven Speichers für kurzfristige Lagerung und das Project der Lage eines Uferkrahns.“

Das von der Eisenbahn-Verwaltung vorgestellte Project für die Speicher-Anlage am Exporthafen wurde bereits im Juli in der Technischen Abtheilung des Ministeriums der Wegecommunicationen geprüft. An der Sitzung am 16. Juli nahmen auch der Chef der Riga-Oreler Bahn, der Chef der Rigaer Hafenbauten und der Hafenbau-Ingenieur Pabst theil. Nach den Beschlüssen, die auf dieser und einer früheren Sitzung getroffen waren, sollen die Speicher der ersten Reihe am Ufer eine Länge von 45 Fad., eine Breite von 16 Fad. und eine Entfernung von 8 Fad. von einander erhalten. Zwischen Ufer und Speicher soll eine 10 Faden breite Strasse mit 2 in das Pflaster versenkten Geleisen angelegt werden. Hinter den Speichern wurden 3 Schienengeleise mit Kreuzungen bei jedem Schuppen-Intervall angenommen. Dann soll eine 2. Fahrstrasse gebaut werden, an welcher die zweite Speicher-Reihe projectirt wurde. Diese Speicher sollen dieselben Dimensionen wie die in der ersten Reihe erhalten. Die Höhe der 2. und der höheren Etagen wurde mit 1,6 Faden festgesetzt.

Im November wurde mit der Rammarbeit für die Fundamente eines Speichers begonnen.

## X. Das Exportgeschäft.

### 60. Das Holzgeschäft.

#### Die Holzflössung auf der Düna.

Im verflossenen Jahre hat eine Revision des am 28. März und 2. October 1898 erlassenen Ortsstatuts für die Wohleinrichtung des Holzhafens im Rayon des Rigaschen Hafens stattgefunden. Das speciell die Flössung auf der Düna betreffende neue Ortsstatut ist von der Rigaschen Behörde für Hafen-Angelegenheiten erlassen und vom Livländischen Gouverneur im December dieses Jahres durch die Gouvernements-Zeitung publicirt worden. Die Deutsche Uebersetzung des neuen Ortsstatutes ist als Beilage diesem Jahresberichte beigelegt.

Der Erlass dieser für die Flössung und für den Holzhandel wichtigen Bestimmungen ist mit viel Arbeit verknüpft gewesen und hat dessen Ausarbeitung speciell den Vertretern des Börsen-Comités und der Kaufmannschaft in der Behörde für Hafen-Angelegenheiten und der Delegation für den Holzhandel viel Mühe gekostet. Die Verhandlungen über diese Angelegenheit in der Rigaschen Behörde für Hafen-Angelegenheiten haben 9 Sitzungen beansprucht. Fast ebensovielmals sind die Glieder der Delegation für den Holzhandel und einzelne Holzhändler zu vielstündigen Berathungen zusammengetreten.

Die anfänglichen den Interessen des Holzhandels durchaus widersprechenden Beschlüsse der Behörde für Hafen-Angelegenheiten vom 20. und 24. März, sowie das ganze Vorgehen der Hafen-Verwaltung in der Flössungs-Angelegenheit veranlassten eine Gruppe Holzhändler, sich mit verschiedenen Eingaben und Klagen an den Börsen-Comité, die Rigasche Hafen-Verwaltung und sogar unmittelbar an den Ober-Dirigirenden der Hauptverwaltung der Handelsschifffahrt und Häfen Seine Kaiserliche Hoheit den Grossfürsten Alexander Michailowitsch zu wenden. Die Folge dieser Eingaben und Klagen war die Abdelegirung des Dirigirenden des Administrativwesens der Abtheilung für Handelshäfen N. J. Chwostow nach Riga. Unter seinem Vorsitze fand sodann eine besondere Conferenz zur Feststellung der Bedürfnisse des Holzhandels in Bezug auf die Holzflössung im Rigaschen Hafen statt. An dieser Conferenz nahmen Antheil, ausser den Beamten der Hafenverwaltung, Vertretern des Börsen-Comités, der Stadtverwaltung, auch Holzhändler aus der Zahl der Beschwerdeführer. Die weitere Folge war, dass am 28. Mai im Comité für Hafen-Angelegenheiten in St. Petersburg eine Sitzung stattfand, in der die Klagen der Holzhändler über das Vorgehen der Hafen-Verwaltung und der Rigaschen Behörde für Hafen-Angelegenheiten in Sachen der Vergebung der Flössung an die bisherigen Unternehmer ohne Vornahme eines Torgs und die Revision des Ortsstatutes einer Beprüfung unterzogen wurde. An dieser Sitzung hatte, auf beson-



dere Einladung hin, auch ein Vertreter des Börsen-Comités theilgenommen und zwar war als solcher Herr S. Rehsche abdelegirt worden. Das Comité hielt auf genannter Sitzung es jedoch nicht für möglich, in die Erörterung der Materie der Klagen der Holzhändler einzugehen, da auf Grund des Art. 653 des Handelsustaves, Ausgabe vom J. 1903, Klagen über Beschlüsse der örtlichen Behörde für Hafen-Angelegenheiten, die an den Comité gerichtet sind, durch den örtlichen Gouverneur eingereicht werden müssen. Diese Forderung war im gegebenen Falle nicht eingehalten worden.

Noch ehe dieser Beschluss des Comité für Hafen-Angelegenheiten zur Kenntniss der Kläger, sowie auch des Börsen-Comités gelangt war, hatte der Börsen-Comité beschlossen auch seinerseits den Klageweg zu beschreiten und hatte dementsprechend, am 4. Juni 1904 dem Livländischen Gouverneur eine an das Comité für Hafen-Angelegenheiten gerichtete Klage, mit der Bitte dieselbe zu unterstützen, eingereicht.

Die Beschwerde des Börsen-Comités war von vollem Erfolge begleitet. In seiner Sitzung vom 9. Juli beschloss das Comité für Hafen-Angelegenheiten, indem es die seitens der Rigaschen Holzhändler und des Rigaer Börsen-Comités eingebrachten Beschwerden als vollkommen begründet anerkannt hatte: 1) die Beschlüsse der Rigaer Hafenbehörde vom 20. und 24. März 1904, betreffend die Vergebung des Ankerneeken-Unternehmens an das Consortium Schmidt, Wilenkin und Sapotnizki und über die Abänderung des Ortsstatuts vom Jahre 1898 mit allen ihren Consequenzen, als den Bedürfnissen des Holzhandels nicht entsprechend und die Rechte und Interessen der Rigaer Holzhändler schädigend — aufzuheben und 2) der Rigaschen Hafenbehörde anheimzustellen, die oben erwähnten Fragen über das Ortsstatut vom Jahre 1898 und die Conditionen für die Vergebung des Ankerneeken-Unternehmens vom 1. Januar 1905 ab, einer neuen, allseitigen Erörterung zu unterwerfen und zwar mit der Bestimmung, dass diese Fragen zu berathen seien unter Theilnahme von Personen, welche hierzu von Seiten des Börsen-Comités aus dem Kreise der hiesigen Holzhändler und aus ihrem eigenen Kreise zu erwählen sind. Ferner bestimmte das Comité, dass hierbei seitens der Hafenbehörde sämtliche Forderungen in Berücksichtigung zu ziehen sind, die in den dem Comité für Hafen-Angelegenheiten vorgestellten Klagen enthalten waren, wie auch die Wünsche des Börsen-Comités und der Holzhändler, dass a) die Holzflössung nicht anders als durch Aufruf von Contrahenten, d. h. durch den Torg vergeben werde und b) dass seitens der Hafenbehörde vor dem Vergeben der Flössungs-Operationen die Ortsstatuten vom Jahre 1898 in ihrem ganzen Umfange einer Revision unterzogen werden.

Die Bestätigung dieser Journal-Verfügung des Comité für Hafen-Angelegenheiten durch den Ober-Dirigierenden Seine Kaiserliche Hoheit Alexander Michailowitsch erfolgte am 2. September

und am 20. September erhielt der Börsen-Comité davon die officielle Mittheilung durch die Abtheilung für Handelshäfen, wobei ihm auch die Copie des Protocolls der Sitzung vom 9. Juli zugestellt wurde.

Der Börsen-Comité hielt es nun für zweckmässig, sich unmittelbar an den Chef des Rigaschen Hafens zu wenden und ihm am 22. September einen Entwurf der erwünschten Abänderungen und Zusätze zum bestehenden Ortsstatut für die Flössung vorzustellen, mit der Bitte, bei der bevorstehenden Revision des Ortsstatuts dieselben der Behörde für Hafen-Angelegenheiten zur Beprüfung zu übergeben. Genannter Entwurf war das Resultat eingehender und mehrfacher Berathungen der Delegation für das Holzgeschäft und verschiedener kompetenter Personen aus der Zahl der örtlichen Holzhändler und früherer Ankerneeken.

Am 18. October erhielt der Börsen-Comité die Copie eines Berichts des Hafenchefs, den derselbe in die Behörde für Hafen-Angelegenheiten einzubringen gedachte. Dieses Referendum enthält als Einleitung die Resolution des Comité's für Hafen-Angelegenheiten, betreffend die Klagen des Börsen-Comité's und der Holzhändler, sodann die Hauptpunkte der seiner Zeit dem Comité in Petersburg eingereichten Klagen, ferner die Namen der vom Börsen-Comité gewählten Vertreter des Holzhandels, sowie das Gutachten des Chefs der Hafenarbeiten zu einzelnen, im Entwurf des Börsen-Comité's enthaltenen Vorschlägen. Schliesslich waren im Bericht angeführt, nebeneinander gestellt, die Bestimmungen des bestehenden Ortsstatuts und die vom Hafen-Chef projectirten Abänderungen, Zusätze, Kürzungen, sowie vielfache ganz neue Bestimmungen. Wovon aber im Projecte nicht die Rede war oder, um genau zu sein, fast nicht die Rede war, das waren die Vorschläge des Börsen-Comité's, und war einmal irgend eine von den vom Börsen-Comité proponirten neuen Bestimmungen in den Entwurf des Hafenchefs als Vorschlag des Letzteren aufgenommen, so hatte auch hier häufig durch eine kleine Text-Aenderung der Antrag eine ganz andere Gestalt erhalten.

Unter solchen Umständen trugen die drei bis vier Stunden dauernden Verhandlungen in der Hafenbehörde meist einen recht lebhaften und bewegten Charakter und dauerte es immer sehr lange, bis man zu einem Uebereinkommen kam. Die am 20. October begonnenen Berathungen wurden den 28. October, 9., 17., 23. und 29. November fortgesetzt und erreichten erst am 9. December ihren Abschluss.

Das, diese ganze Flössungs-Angelegenheit klarlegende reichhaltige Material, bestehend aus dem Wortlaut der Klagen und den Journal-Verfügungen des Comité's für Hafen-Angelegenheiten, einem nicht uninteressanten Schriftwechsel zwischen dem Börsen-Comité und dem Hafenchef, dem Entwurf des Börsen-Comité's, der von ihm zu den §§ 4, 5 und 6 des Entwurfes abgegebenen besonderen Meinung u. s. w., befindet sich weiter unten. Hier sei nur ganz kurz bemerkt, dass die im Entwurfe des Hafen-Chefs enthaltenen Vorschläge: 1) die Errichtung



der drei Pfahlreihen zum Schutze gegen Salome (die bisher auf Kosten der Hafenabgaben errichtet worden sind), von den Ankerneeken-Unternehmern zu fordern, d. h. dieselben contractlich zu verpflichten, diese Arbeiten aus ihren Flössungs-Einnahmen zu bestreiten, 2) einen zweiten Artell zu organisieren, dem allein das Recht der Flössung unterhalb der Eisenbahnbrücke zustehn sollte, 3) die Inhaber von Holzgärten unterhalb der Eisenbahnbrücke zu verpflichten, vor dem Hinausführen des Holzes aus dem Holzgarten zum Schiffe sich in jedem einzelnen Falle eine besondere Genehmigung einzuholen und 4) den Modus der Vergebung des Flössungs-Unternehmens dem Hafen-Chef zu überlassen — nicht die Billigung der Majorität erlangten und daher in das Ortsstatut nicht aufgenommen worden sind. Die ablehnende Stellungnahme der Majorität in der Hafen-Behörde zum Vorschlage des Hafen-Chefs, einen zweiten Artell für die Flössung ausserhalb des Holzhafens zu bilden, eine Massnahme, die der Hafen-Chef im Interesse der Ordnung für überaus wünschenswerth hält, hat denselben veranlasst, in einer den Protocollen beigelegten besonderen Meinung sehr energisch nochmals für sein Project einzutreten.

Ausser den obenerwähnten vier wichtigsten Punkten des Entwurfes des Hafen-Chefs sind noch mehrere Vorschläge von geringerer Bedeutung abgelehnt oder verändert worden.

Andererseits ist es dem Börsen-Comité gelungen: 1) die Grenzen des Holzhafens festzustellen und damit das Thätigkeitsgebiet der Ankerneeken-Unternehmer und der für den Holzhafen geltenden strengen Regeln für die Flössung von dem Arbeitsfelde der freien Ankerneeken im untern Hafen, wo die Flössung einen ganz anderen Charakter hat, zu trennen; 2) den Modus der Abgabe des Flössungs-Unternehmens durch die Behörde für Hafen-Angelegenheiten auf dem Wege des Torgs genau festzulegen, wobei beschlossen worden ist, dass bei der Abgabe die Sachkundigkeit und andere Qualificationen des concurrirenden Unternehmers oder der Unternehmer und nicht die Höhe des auf dem Torg angegebenen Flössungszahlungssatzes massgebend sein muss; 3) die Zahlungsnormen für die Benutzung der Anlegepfähle für alle minderwerthigen Hölzer zu ermässigen und die bisherige Taxe für das Flössen dahin zu ergänzen, dass von allen minderwerthigen Hölzern die Flössungs-Gebühr pro Plenitz zu erheben sei; 4) festzusetzen, dass unter „постановка“ das Befestigen des Flosses in den Grenzen des Holzhafens ausserhalb des Fahrwassers zu verstehen ist und für dieses Befestigen an den Anbindepfählen im Holzhafen keine besondere Zahlung erhoben werden darf, da diese Manipulation ebenso wie das Empfangen und Geleiten des Flosses zur Flössungs-Operation gehört; dass dagegen das „Einstellen“ der Flösse von den Leuten des Holzbesitzers selbst vorgenommen werden kann und daher, für den Fall des „Einstellens“ der Flösse durch Leute des

Flössungs-Unternehmers ein besonderer Entschädigungs-Satz beim Torg vorgesehen werden muss; 5) festzusetzen, dass die Flössungs-Unternehmer alle erforderlichen Mittel besitzen müssen, um 800 Flösse empfangen und an Ort und Stelle placiren zu können; 6) den Betrag des Sicherheitspfandes von 30,000 Rbl. auf 60,000 Rbl. zu erhöhen; 7) festzustellen, dass ein Salom, ganz unabhängig davon, ob er durch die Schuld des Ankerneeken-Unternehmers oder durch Anderer Schuld oder durch Naturgewalt entstanden ist, von den Flössungs-Unternehmern auf eigene Kosten zu entwirren ist; 8) dass der Ankerneeken-Unternehmer verpflichtet ist, nach Massgabe der Möglichkeit die Flösse eines jeden Holzbesitzers einheitlich an einer Stelle zu gruppiren und nicht an verschiedenen Punkten zu zerstreuen u. s. w., u. s. w.

Leider ist es nicht gelungen, die Aufnahme einiger Bestimmungen in das Ortsstatut zu verhindern, die späterhin die Veranlassung zu Missverständnissen und Weiterungen geben können. So z. B. dass der Hafen-Chef, wenn der Holzhafen überfüllt ist, fremdes Holz in die privaten Holzgärten, die unterhalb der Eisenbahnbrücke sich befinden, hineinbringen lassen kann.

Vor Allem dürfte aber die Auffassung der Hafenbehörde über das dem Hafen-Chef zustehende Recht, die Erlaubniss zur Herstellung der Anlegepfähle, mit Umgehung der Grundbesitzer oder Arrendatore, dritten Personen zu ertheilen, zu ernstestem Conflict Anlass geben. Wird auch der Holzhandel als solcher durch erwähnte Auffassung nicht unmittelbar in Mitleidenschaft gezogen, so können doch der Stadt Riga, als Haupt-Grundeigenthümerin im Rigaschen Holzhafen, ernste Verluste daraus erwachsen. Dieser Umstand veranlasste denn auch die Vertreter von Stadt und Kaufmannschaft, eine motivirte besondere Meinung abzugeben und ist diese Erklärung denn auch in das Protocoll der Sitzung aufgenommen worden.

Am 20. März 1904 fand in der Behörde für Hafen-Angelegenheiten eine Sitzung statt, in welcher vom Hafen-Chef Fürsten Uchtomski folgende Vorlage verlesen wurde:

Der Ankerneekenartell hat sich an die Oberverwaltung der Handelsschifffahrt und Häfen mit der Bitte gewandt, im Hinblick darauf, dass der Artell gegenwärtig seine Flössungsmittel vergrössern oder zur Liquidation derselben schreiten muss, seine Lage für die Zukunft klären zu wollen.

Meinerseits habe ich der Oberverwaltung unterbreitet, dass es nothwendig ist, das Flössungsgeschäft solider auszurüsten, als es bisher der Fall war, dass aber hierdurch die Abänderung einiger Paragraphen des gegenwärtigen Ortsstatuts für die Holzflössung nothwendig wird, da die betreffenden Bestimmungen, meiner Ansicht nach, an den Artell Anforderungen stellen, die hinsichtlich des Inventars nicht genügen.



Wenn nun auch das Flössungsgeschäft in der nun ablaufenden Contractperiode, wie mir persönlich bekannt und wie die Interessenten erklären, erfolgreich geführt worden ist, so ist eine Vergrößerung der Flössungsmittel doch nothwendig, um eine erfolgreiche Führung des Geschäfts auch für die Zukunft zu garantiren.

Auf dieser Grundlage hat die Oberverwaltung mich mit einer Revision des Ortsstatuts beauftragt.

Da nun die Revision der die Flössung betreffenden Paragraphen des Ortsstatuts eine unaufschiebbare Nothwendigkeit bildet, meine ich, folgende Paragraphen des Ortsstatuts über die Wohleinrichtung des Holzhafens und über die Flössung von Holzmaterialien in den Grenzen des Rigaschen Hafens vom 28. März 1898 in folgender Weise abändern zu sollen.

Eine vollständige Revision anderer Paragraphen dieses Ortsstatuts, sowie eine Revision der Verordnung über die Herstellung von Pfahl-Schutzreihen, woran die Oberverwaltung besonders interessirt ist, soll in nächster Zukunft erfolgen.

§ 19, anstatt 400 Flösse, sind 500 zu empfangen.

Dementsprechend ist auch in § 12 die Zahl 400 durch 500 Flösse zu ersetzen.

Es wäre wünschenswerth, die Anmerkung 1 zum § 19 folgendermassen zu fassen: Der Ankerneekenartell ist verpflichtet, mindestens 250 in gutem Zustande befindliche Böte mit voller Ausrüstung und Reservezubehör und mit je 2 Ruderern, ferner 25 ringförmig zusammengelegte Taue (быхтъ), 6- und 8-zöllige Trossen, 5 Ufer-Spillen, 50 Winden, schwimmende Kasernen für 400 Arbeiter, Ufer-Kasernen für 400 Arbeiter, 10 schwimmende Wächterbuden (ма́йкн) für die Dejouranten, mindestens 3 Dampfer von 20 Pferdestärken und 2 Dampfer von 8 Pferdestärken zu besitzen. Falls obige Mittel zum Empfange von 500 Flössen täglich nicht hinreichen, ertheilt der Hafenchet dem Artell die Ordre, die Mittel zu vergrößern, nach Ablauf der festgesetzten Zeit aber und bei Nichterfüllung der Ordre, trifft er die Anordnung, dass die erforderlichen Arbeiten und Dampfer für Rechnung des Sicherheitspfandes des Artells angemietet werden.

Anmerkung 2 zum § 19. Falls das Eintreffen von Flössen merklich abnimmt, ist der Artell berechtigt, die Zahl der Arbeitskräfte, mit Genehmigung des Hafenchefs, zu verringern.

Sodann folgt die bisherige Anmerkung 2 als Anmerkung 3.

§ 21. Der Betrag des Sicherheitspfandes wird auf 30,000 Rbl. festgesetzt; diese Summe ist als Depot des Hafenchefs in der Rigaschen Gouvernements-Rentei in baarem Gelde oder in Staatspapieren, die auf den Inhaber lauten, einzuzahlen.

Anmerkung zum § 31. „Die Taue und Ruder (дрыгалки) müssen bis zur endgiltigen Abfuhr der Flösse verbleiben.“

Zum § 36 ist hinzufügen: „zu beständigem Anlegen.“

Obenerwähnter Antrag kam den in der Behörde anwesenden Vertretern der Kaufmannschaft durchaus unerwartet, da aus der auf den Einladungskarten angegebenen Tagesordnung sich durchaus nicht vermuthen liess, dass eine so wichtige Frage wie die Vergebung der Flössungsoperationen auf weitere 6 Jahre zur Verhandlung kommen sollte. Die Vertreter des Börsen-Comités und der Kaufmannschaft waren daher gar nicht in der Lage gewesen, noch vor der Sitzung sich über die Stellungnahme der Holzhändler zu dieser Frage zu orientiren. Andererseits war es aber zur Kenntniss der Rigaschen Holzhändler und auch der obenerwähnten Vertreter gekommen, dass die örtliche Hafen-Verwaltung sich mit dem Gedanken trage, die Flössungs-Operationen in eigene Hand zu nehmen. Da diese nun unzweifelhaft den Interessen des Holzhandels widersprach, auf obenerwähnter Sitzung vom 20. März die Absicht der Hafen-Verwaltung, die Flössung in eigene Regie zu nehmen, falls der Vertrag mit den bisherigen Unternehmern nicht abgeschlossen werden sollte, auch von einem der anwesenden Hafenbeamten sogar zugegeben wurde, so hielten es die Vertreter der Kaufmannschaft, in Anbetracht dessen, dass die bisherigen Flössungs-Unternehmer ihren Verpflichtungen mehr oder minder zufriedenstellend nachgekommen waren, für zweckentsprechender, dem Beschlusse der Vergebung der Flössung an die bisherigen Unternehmer zuzustimmen.

Was jedoch die Frage der Abänderung des bestehenden Ortsstatuts anbetraf, so wurde von den Vertretern der Kaufmannschaft der Antrag gestellt, diesen Beschluss aufzuschieben, um den Vertretern der Kaufmannschaft in der Behörde für Hafen-Angelegenheiten die Möglichkeit zu geben, eine Meinungsäusserung der Delegation für den Holzhandel herbeizuführen. Dieser Antrag wurde mit 5 Stimmen gegen 4 Stimmen angenommen.

Die Vorschläge des Hafenchefs, wie sie sich in seinem Antrage befanden, wurden sodann vom Präses des Börsen-Comités der Delegation für den Holzhandel unterbreitet. Dieselbe beantragte einige geringfügige Abänderungen, stimmte den übrigen Vorschlägen des Hafenchefs zu sprach aber gleichzeitig ihr Bedauern aus, dass der Vertrag mit den bisherigen Unternehmern auf Grundlage der alten Taxe abgeschlossen sei. Da die Vertreter des Börsen-Comités und der Kaufmannschaft in der Behörde für Hafen-Angelegenheiten durch ihre Zustimmung zum Beschluss der Vergebung bereits gebunden waren, so konnte im Augenblick weder die Delegation für den Holzhandel, der die genannten Vertreter angehörten, noch der Börsen-Comité irgend welche Schritte im Sinne der Aufhebung des Beschlusses thun. Dieses konnte nur von Seiten der Interessenten, also der Holzhändler, geschehen.

Am 6. April 1904 erhielt der Börsen-Comité ein von 17 Holzhändlern unterzeichnetes Gesuch, dem die Copie eines Gesuches an die



Rigasche Hafen-Verwaltung beigelegt war. Diese Gesuche hatten folgenden Wortlaut:

„Am heutigen Tage wandten wir uns an die Rigasche Hafenverwaltung mit einem Gesuch um Abänderung und Ergänzung der bisher bestehenden Bestimmungen für die Leitung und Einstellung von Flößen im Rayon des Rigaschen Holzhafens, welche Abänderung resp. Ergänzung zum Schutze der vitalsten Interessen der Holzhändler und Holzflösser nothwendig ist, — mit der Erklärung, dass wenn die Torge bezüglich der Uebergabe der Leitung und Einstellung der Flösse im Rayon des Rigaschen Holzhafens an einen Unternehmer unter den in unserer Eingabe angegebenen Bedingungen aus irgend einem Grunde nicht zu Stande kommen sollten, — wir selbst bereit sind, dieses Unternehmen unter diesen Bedingungen für einen geringeren Preis und mit einem doppelt so grossen Salog in eigene Hand zu nehmen.

Bei Vorstellung einer Copie der erwähnten Eingabe, beehren wir uns den Börsen-Comité ergebenst zu ersuchen, seine Aufmerksamkeit der Wichtigkeit dieser Bedingungen im Interesse des örtlichen Holzhandels zuzuwenden und seinerseits darauf hinwirken zu wollen, dass dieselben bei Vertorgung der Leitung und Einstellung der Flösse im Rayon des Rigaschen Holzhafens angenommen werden.“

Die oben erwähnte Eingabe der Rigaschen Holzhändler an die Rigasche Hafenverwaltung lautet:

„Im Interesse der Holzhändler und Flossbesitzer finden wir für nothwendig, dass die bisher bestehenden Bestimmungen bezüglich der Leitung und Aufstellung von Flößen im Rayon des Rigaschen Hafens in folgender Weise abgeändert und ergänzt werden:

1) Der Unternehmer muss über genügende Hilfsmittel verfügen, um täglich mindestens 800 Flösse empfangen und aufstellen zu können; zu diesem Zwecke muss er im Besitze von nicht weniger als 8 Dampfren und 400 Böten sein.

2) Falls in der Trockenen Düna, unabhängig von der freien Passage durch den Hauptarm der Düna, freie Plätze zum Liegen von Flößen vorhanden sind, so ist der Unternehmer, auf Wunsch des Holzbesitzers, verpflichtet, ohne besondere Zuzahlung die Flösse von oberhalb in die Trockene Düna zu leiten und daselbst nach Angabe des Holzbesitzers aufzustellen. In gleicher Weise ist, falls die Passage durch den Hauptarm der Düna gesperrt ist, der Unternehmer verpflichtet, ohne besondere Zuzahlung die Flösse durch die Trockene Düna zu leiten behufs Befestigung derselben an Stellen, die niedriger liegen.

3) Im Falle von Holzstauungen (Salomen) kann der Termin für die Entwirung der Hölzer vom Rigaschen Börsen-Comité oder von der Besonderen Behörde für Hafenangelegenheiten festgesetzt werden.

4) Die Holzbesitzer sind nicht verpflichtet, ihre Arbeiter auf solchen Flössen zu unterhalten, welche in einen Salom gerathen, dagegen muss der Unternehmer die Leitung und Befestigung solcher Flösse ohne Betheiligung der Arbeiter der Holzbesitzer ausführen.

5) Die Länge des Tauwerks ist auf 12 bis 15 Faden, bei einer Dicke von 3 Zoll im Umfange, festzusetzen.

6) Der Unternehmer ist verpflichtet, nach Massgabe der Möglichkeit, die Flösse eines jeden Holzbesitzers einheitlich an einer Stelle zusammenzuhalten, ohne dieselben nach verschiedenen Punkten zu verstreuen, und

7) Der Unternehmer ist verpflichtet, Baracken und andere Wohnstuben für seine Arbeiter zu haben.

Zu d m oben Dargelegten beehren wir uns hinzuzufügen, dass, falls die Vertorgung des Ankerneekengewerbes unter den angegebenen Bedingungen aus irgend einem Grunde nicht zu Stande kommen sollte, wir uns hiermit bereit erklären, dieses Unternehmen unter den angegebenen Bedingungen, bei Vorstellung eines Salogs von 60,000 Rbl., zu übernehmen und zwar zu folgenden Preisen: für Balken, Brussen oder 3 Sleeper à 4 Kop., für Bootsmasten à  $2\frac{1}{2}$  Kop., für Pfosten oder Stangen (полосы) à 1 Rbl. 25 Kop. pro Plenitz, für Ricker, Baumgipfel, Brennholzflösse mit oder ohne Sohle (Diele) à 1 Rbl. 50 Kop. pro Plenitze; Poles und Pfosten als Querbalken in Sleeperflössen werden zu 8 Stück als 1 Balken gerechnet.“

Am 12. April wurde dem Börsen-Comité von 13 anderen Holzhändlern, die bisher sich an dem Vorgehen der zuerst genannten Personen nicht betheiligt hatten, das folgende Gesuch übergeben:

„Per ult. December a. c. läuft der Vertrag ab, mittelst dessen die Herren Sapotnitzky und Wilenkin die innerhalb der Grenzen des Rigaschen Holzhafens von der Stromschnelle Gladki bis zur Eisenbahnbrücke obligatorisch vom Ankerneekenartell auszuübende Holzflössung übernommen hatten.

Wie wir unterzeichnete Holzhändler gehört haben, soll die hiesige Hafenbehörde in den letzten Wochen die Flössung den genannten Herren, denen sich noch ein Marine-Lieutenant, Herr Schmidt, angeschlossen haben soll, zum bisherigen Preise und unter den nur unwesentlich veränderten bisherigen Bedingungen -- auf weitere 6 Jahre, gerechnet vom 1. Januar 1905 ab, abgegeben haben, und zwar ohne vorher eine Concurrenz ausgeschrieben zu haben, wie es nicht nur bei der ersten Abgabe der oberen Flössung durch die Hafenbehörde der Fall war, sondern auch noch auf die desbezüglichen Anfragen seitens einiger Interessenten von dem hiesigen Hafenchef vor einigen Monaten ausdrücklich in Aussicht gestellt war.



Nur diesem Umstande dürfte es zuzuschreiben sein, dass eine Offerte einer Gruppe von selbstflössenden Holzlieferanten, die wesentlich günstigere, die Sicherheit des Betriebes erhöhende Bedingungen und zugleich einen niedrigeren Preis enthalten soll, — eine Copie ist, soviel uns bekannt, dem Rigaer Börsen-Comité übersandt worden — erst nachher der Hafenverwaltung zugegangen ist.

Im Hinblick hierauf, und da der Beschluss der Hafenbehörde bezügl. weiterer Abgabe der Flössung an die Herren Sapotnitzky & Wilenkin, soviel uns bekannt ist, zur Zeit noch der Bestätigung seitens der Hauptverwaltung ermangelt; da ferner einige auf die Ausübung der Holzflössung bezügliche Paragraphen des Ortsstatuts dringend der Abänderung resp. Ergänzung bedürfen, und diese — um ihre Wirkung schon auf die Verpflichtungen resp. Berechtigungen der vom 1. Januar a. f. eintretenden Unternehmer auszudehnen — doch vor Abschluss des betr. Contractes vorgenommen werden müssen: beehren wir uns, dem Rigaer Börsen-Comité die Bitte zu unterbreiten, er möge im Interesse des ohnehin schon daniederliegenden und mit Abgaben und Steuer überlasteten Holzhandels auch seinerseits die ihm geeignet erscheinenden Schritte thun:

1) um die Bestätigung des den Holzhandel thatsächlich über Gebühr belastenden Contracts mit den Herren Sapotnitzky & Wilenkin seitens der Hauptverwaltung vorläufig aufzuhalten;

2) um die Ausschreibung einer Concurrenz bezüglich der Abgabe der Flössung innerhalb des Holzhafens durch die hiesige Hafenbehörde zu veranlassen, als einzigen die Interessen des Holzhandels gebührend berücksichtigenden Modus der Abgabe;

3) um eine sofortige Durchsicht des Ortsstatuts durch die hiesige Hafenverwaltungs-Behörde, zwecks Aenderung und Ergänzung insbesondere der auf die Rechte und Pflichten der Flössungsunternehmer bezüglichen Paragraphen, noch vor Abschluss eines neuen Contractes zu veranlassen.“

Am 15. April traf in Riga auf Befehl Seiner Kaiserlichen Hoheit des Ober-Dirigirenden der Handelsschiffahrt, der Chef des Administrativwesens N. J. Chwostow und der Geschäftsführer der Bau-Abtheilung der Abtheilung für Handelshäfen Alabyschew ein. Hervorgerufen war die Abdelegirung dieser Herren durch verschiedene Klagen und Gesuche, die in Sachen der Flössungs-Abgabe an die bisherigen Unternehmer an den Ober-Dirigirenden gelangt waren. Gleich nach seiner Ankunft hatte er mit Vertretern des Börsen-Comités eingehende Besprechungen gehabt. Am 14. April fand unter dem Vorsitze von N. J. Chwostow eine besondere Conferenz im Local der Hafenverwaltung statt.

Das Journal dieser Conferenz hat folgenden Wortlaut:

## J o u r n a l

der Besonderen Conferenz zur Eruirung der Bedürfnisse des Holzhandels  
in Bezug auf die Holzflössung im Rigaschen Hafen.

Den 14. April 1904.

Anwesend: Vorsitzender: Der Dirigirende des Administrativwesens der Abtheilung für Handelshäfen N. J. Chowstow;

Glieder: der Chef des Rigaschen Hafens Fürst S. P. Uchtomsky, der Chef der Rigaschen Hafenbauten A. A. Konstantinow, der Aeltere Gehilfe des Hafenchefs Graf K. G. Tolstoi, der Geschäftsführer des Bauwesens der Abtheilung für Handelshäfen W. A. Alabyschew, der Jüngere Gehilfe des Hafenchefs M. A. Jelagin, der Präses des Rigaer Börsen-Comités M. S. Lübeck, der Kanzellei-Director des Börsen-Comités N. E. von Cramer.

Vom Präses des Rigaer Börsen-Comités eingeladene Holzhändler: Sylvester Petrowitsch Rehsche, Richard H. Lyra, Andreas J. Ballod.

Vom Präses der Conferenz eingeladenen Holzhändler aus der Zahl der Beschwerdeführer: Schaja Berkowitsch Berlin.

Geschäftsführer der Hafenverwaltung M. P. Trubitzyn.

Nach Eröffnung der Sitzung theilte der Vorsitzende der Versammlung mit, dass in Folge der an den Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen gerichteten Gesuche einzelner Gruppen von Rigaschen Holzhändlern und Ankerneeken um Uebertragung des Ankerneekengewerbes an dieselben, sowie in Folge von Präensionen derselben in Anlass der am 20. März d. J. getroffenen Verfügung der örtlichen Hafenbehörde bezüglich der Ordnung und des Modus der Vergebung des genannten Gewerbes auf weitere 6 Jahre, vom 1. Januar 1905 ab, Seine Kaiserliche Hoheit, im Hinblick auf die Wichtigkeit der wirthschaftlichen Interessen in dieser Angelegenheit, zu befehlen beliebt hat, an Ort und Stelle klarzustellen, in wieweit die einzelnen Gesuche der Bittsteller den allgemeinen Interessen der Rigaschen Holzhändler entsprechen.

Demnächst forderte der Vorsitzende den Präses des Börsen-Comités und die Vertreter der örtlichen Holzhändler auf, sich in dieser Angelegenheit zu äussern, worauf der Kanzellei-Director des Börsen-Comités, Herr von Cramer, im Namen des Präses desselben, erklärte, dass beim Börsen-Comité unabhängig von den an ihn gelangten Eingaben, gleichzeitig mit den Seiner Kaiserlichen Hoheit unterbreiteten Gesuchen, denselben Gegenstand betreffende Collectiveingaben auch von anderen Holzhändlern des Rigaschen Hafens eingegangen seien, weshalb der Börsen-Comité, im Namen der ganzen, an dieser Sache interessirten Kaufmannschaft, die Bitte aussprechen müsse:

1) dass der Beschluss der Hafenbehörde vom 20. März c., betreffend die Bestätigung des Contracts mit Sapotnitzky & Wilenkin inhibirt werde:



2) dass von der örtlichen Hafenbehörde, gleichwie bei der erstmaligen Vergebung der Holzflössung, durch einen Aufruf solche Personen zur Meldung aufgefordert werden, welche die Holzflössung im Holzhafen zu übernehmen wünschen und

3) dass von der örtlichen Hafenbehörde vor Vergebung des Flössungsgeschäfts die obligatorischen Bestimmungen (Ortsstatuten) in Bezug auf die Rechte und Pflichten der Flössungsunternehmer einer Revision unterzogen werden.

Nach Verlautbarung dieses Gesuches wurde von den an der Sitzung theilnehmenden Vertretern der Oberverwaltung darauf aufmerksam gemacht, dass in der am 20. März c. stattgehabten Sitzung der Hafenbehörde, in welcher die Frage wegen Vergebung des Ankerneekengewerbes vom 1. Januar 1905 ab an die früheren Unternehmer und zu der früheren Taxe mit Einstimmigkeit entschieden worden, die die Interessen der Holzhändler wahrnehmenden Vertreter der örtlichen Kaufmannschaft gegen den Beschluss der Hafenbehörde keinen Protest verlaublich, folglich also die Interessen der Holzhändler als zufrieden gestellt anerkannt haben. Hiergegen wandten die in dieser Sitzung anwesenden Vertreter der Holzhändler ein, dass die an der Sitzung der Hafenbehörde vom 20. März theilnehmenden Vertreter der Kaufmannschaft nicht bevollmächtigt waren, die Frage wegen Vergebung des Ankerneekengewerbes auf eine neue Frist vom 1. Januar 1905 ab zu entscheiden, da die Holzhändler nicht rechtzeitig davon in Kenntniss gesetzt waren, dass die genannte Frage am 20. März zur Verhandlung kommen würde und dieselben daher diese Frage nicht vorher im Börsen-Comité einer Berathung unterzogen haben, indem sie sich einerseits von der Erwägung leiten liessen, dass bis zum Ablauf der Contractfrist des jetzt amförenden Ankerneekenartells noch 9 Monate dazwischen liegen, andererseits aber, dass bei den privaten Besprechungen, die bereits am 10. und 18. November 1903 in der Hafenverwaltung in Anlass der vom Hafenchef geplanten Abänderung der bestehenden obligatorischen Verordnungen für den Holzhandel des Rigaschen Hafens stattfanden, einige der den erwähnten Besprechungen beiwohnenden Holzhändler aus mündlichen Aeusserungen die Ueberzeugung gewannen, dass eine neue Vergebung des Ankerneekengewerbes nicht anders erfolgen würde, als nach vorheriger Ausschreibung einer Concurrenz von Bewerbern.

Ferner wurde die Frage aufgeworfen, warum die an der Sitzung der Hafenbehörde vom 20. März theilnehmenden Vertreter der Kaufmannschaft, nachdem sie der Vergebung des Ankerneekengewerbes an Sapotnitzky, Schmidt und Wilenkin nach der früheren Taxe und unter Bedingungen, die in der nächsten Sitzung der Hafenbehörde ausgearbeitet werden sollten, zugestimmt hatten, es nicht für nöthig fanden, auf der hierauf am 24. März stattgehabten neuen Sitzung im Namen aller Holzhändler gegen den Beschluss vom 20. März, welcher den letzteren be-

reits am 21. März bekannt war, zu protestiren. Hierauf wurde von Seiten der Vertreter der Kaufmannschaft erwidert, dass, obschon an der Börse am 21. März der Beschluss der Hafenbehörde vom 20. März bekannt geworden war, im Hinblick auf die kurze Spanne Zeit, die zwischen den Sitzungen vom 20. und 24. März lag, nicht genügend Zeit gewesen sei, um die allgemeine Meinung der Holzhändler in einer so dringenden und wichtigen Angelegenheit zu ermitteln, ausserdem hätten aber die erwähnten Vertreter, nachdem sie den Beschluss der Hafenbehörde vom 20. März mit unterzeichnet, sich persönlich hinsichtlich der Verlautbarung eines Protestes für gebunden erachtet, indem sie der Meinung waren, dass die Aufhebung des Beschlusses nicht anders als auf Anordnung einer höheren Instanz erfolgen könne. Aus diesem Grunde habe denn die Kaufmannschaft beschlossen, sich direct an Seine Kaiserliche Hoheit und an den Börsen-Comité bereits nach dem 24. März zu wenden.

Auf Grund des Obigen unterstützt die örtliche Kaufmannschaft, in der Person des Börsen-Comités, ihr vorerwähntes, vom Kanzelleidirector des Comités formulirtes Gesuch.

Am 15. April berieth der Börsen-Comité über das bereits oben-erwähnte Gesuch verschiedener Holzhändler vom 12. April, betreffend die erwünschte Aufhebung des bezüglichen Beschlusses der örtlichen Hafenbehörde in Sachen der Abgabe der Flössung. Der Börsen-Comité beschloss die Delegation für das Holzgeschäft zu ersuchen, an die Beprüfung der bestehenden obligatorischen Verordnungen über die Holzflössung zu gehen und ihre Abänderungs-Vorschläge dem Börsen-Comité zur Vorstellung an die örtliche Hafenbehörde einzureichen.

In Folge dieses Beschlusses des Börsen-Comités trat die Delegation für das Holzgeschäft unter Theilnahme des Kanzellei-Directors v. Cramer an die genaue Prüfung sämmtlicher bisher bestandenen Bestimmungen für die Flössung. Die Ausarbeitung des Memorials, welches die als nothwendig erkannten Abänderungen des Ortsstatutes vom 28. März und 2. October 1898, sowie die motivirte Begründung der Meinungs-Aeusserung des Börsen-Comités enthielt, war Ende Mai beendet.

Am 21. Mai erhielt der Börsen-Comité von dem Dirigirenden des Administrativwesens der Abtheilung von Handelshäfen Chwostow die telegraphische Aufforderung, einen Vertreter zu der zum 28. Mai anberaumten Sitzung des Comités für Hafen-Angelegenheiten in Sachen der Flössungs-Abgabe, abzudelegiren.

Der Börsen-Comité erwählte zu seinem Vertreter Herrn S. Rebsche.

Wie schon im Eingange erwähnt, hatte der Comité es aber nicht für möglich erachtet, die Angelegenheit ihrem Wesen nach in Erörterung zu ziehen, da auf Grundlage des Art. 653 des Handelsustaws, Klagen über die Beschlüsse der Hafenbehörden durch den Gouverneur eingereicht werden müssen.



Die officielle Mittheilung über diesen Beschluss gelangte an den Börsen-Comité am 7. Juni, durch das Schreiben der Abtheilung für Handelshäfen vom 1. Juni 1904. Jedoch noch vor Eintreffen dieser Mittheilung hatte der Börsen-Comité sich veranlasst gesehen, am 4. Juni folgende Beschwerde an das Comité für Hafen-Angelegenheiten zu richten. Die Beschwerde war, wie es das Gesetz verlangt, dem Livländischen Gouverneur zur weitem Vorstellung übergeben worden, mit der Bitte, das Gesuch des Börsen-Comités unterstützen zu wollen.

Die Beschwerde hatte folgenden Wortlaut:

„Am 20. März d. J. hat die Rigasche Behörde für Hafenangelegenheiten beschlossen, die Flössung der Ankerneeken-Gesellschaft Schmidt, Sapotnitzki und Wilenkin auf weitere 6 Jahre gemäss bestehender Taxe zu übergeben und am 24. März den Beschluss gefasst, die vom Hafenchef ausgearbeiteten Veränderungen des Ortsstatutes über die Flössung zu bestätigen.

Durch diese beiden Beschlüsse sind die Interessen des Rigaschen Holzhandels ernstlich geschädigt worden, da durch den ersten Beschluss die Flössung den bisherigen Unternehmern für eine sehr hohe Zahlung und ohne Aufforderung von Konkurrenten überlassen worden ist, und durch den zweiten Beschluss nur einige Paragraphen des bestehenden Ortsstatutes, dessen Unzweckmässigkeit die Praxis bereits ergeben hat, abgeändert worden sind, während die Sachlage eine vollständige Abänderung des bestehenden Ortsstatutes verlangt.

Bereits vor der ersten Vergebung der Flössung im Jahre 1898 an die jetzigen Unternehmer Sapotnizki und Wilenkin war vom Börsen-Comité in seiner Vorstellung vom 13. Juni 1898 sub № 480 an den Herrn Livländischen Gouverneur erklärt worden, dass die Taxe zu hoch ist. Diese Erklärung war seiner Zeit durch ausführliche Berechnungen unterstützt worden und kann auch jetzt jederzeit unterstützt werden. Die Verhältnisse im Holzhandel haben sich aber seit jener Zeit nicht gebessert, sondern sich verschlechtert und muss daher die hohe Taxe vom Holzhandel schwer empfunden werden. Im gegenwärtigen Moment hat sich eine Gruppe von Holzhändlern gefunden, die bereit ist, die Flössung für eine niedrigere Entschädigung zu übernehmen. Die zur Sitzung auf den 20. März d. J. eingeladenen Vertreter des Börsen-Comités und der Kaufmannschaft waren davon nicht in Kenntniss gesetzt, dass auf der erwähnten Sitzung die Frage der Uebergabe der Flössung an Schmidt, Sapotnitzki und Wilenkin entschieden werden soll, was aus der beigefügten Einladungs-Powestka zu ersehen ist. Dadurch war diesen Vertretern die Möglichkeit genommen worden, sich zum Zwecke der Orientirung mit den in Frage kommenden Personen in Relation zu setzen, was von grosser Wichtigkeit war, wenn man berücksichtigt, dass die Vertreter der Kaufmannschaft in der örtlichen

Behörde für Hafenangelegenheiten nicht mit allen Fragen des Handels und der Schifffahrt vertraut sein können und der Zweck für die Angabe der Tagesordnung ja ist, den Theilnehmern einer Sitzung die Möglichkeit zu geben, sich vor der bezüglichen Sitzung über die in Frage kommende Angelegenheit zu orientiren.

Der Beschluss der Vergebung der Flössungsoperationen an Schmidt, Sapotnitzki und Wilenkin erfolgte vor Beprüfung des bestehenden Ortsstatutes, während doch, was wohl als selbstverständlich gelten dürfte, die Rechte und Pflichten des Flössungs-Unternehmers vor der Abgabe des Unternehmens hätten festgestellt werden müssen. Die Nothwendigkeit einer radikalen Revision des bestehenden Ortsstatutes für die Flössung ist vom Herrn Hafenchef selbst anerkannt worden; statt dessen hat sich die örtliche Behörde für Hafenangelegenheiten mit der Aufstellung der Forderung einer Vergrösserung des Flössungs-Apparates und des Salogs begnügt.

Von der Ausschreibung einer Konkurrenz abzusehen, und damit von der früher bestandenen Ordnung abzuweichen, liegt keine Veranlassung vor, besonders im Hinblick darauf, dass einerseits sich eine Gruppe von Unternehmern gefunden hat, die geringere Forderungen aufstellt und andererseits der Holzhandel ohnehin durch Abgaben hoch belastet ist, worauf auch der Chef der Rigaer Hafenbauten schon häufig hingewiesen hat.

In Anbetracht dessen hat der Rigaer Börsen-Comité zum Zwecke der Wahrung der Interessen des Rigaschen Holzhandels die Ehre, den Comité für Hafenangelegenheiten ganz ergebenst zu bitten:

1) den Beschluss der Rigaschen Behörde für Hafenangelegenheiten vom 20. und 24. März 1904, betr. die Vergebung der Flössungsoperationen an die Unternehmer Schmidt, Sapotnitzki und Wilenkin, aufzuheben;

2) nach dem Beispiel der ersten Vergebung des Flössungs-Unternehmens eine Concurrenz auszuschreiben für Personen, die geneigt wären, die Flössung zu übernehmen;

3) eine der Vergebung des Flössungs-Unternehmens vorhergehende Revision sämmtlicher Bestimmungen des Ortsstatuts für die Flössung, durch die örtliche Hafenbehörde zu veranlassen."

Am 17. September erhielt der Börsen-Comité das erst am 2. September von Seiner Kaiserlichen Hoheit dem Oberdirigirenden der Handelschifffahrt bestätigte Journal des Comité für Hafen-Angelegenheiten vom 9. Juli. Bei der Bedeutung, die den Ausführungen des Comité beigemessen werden muss und dem grossen Werth, den diese Ausführungen speciell für den Börsen-Comité haben, ist das Journal, trotz seiner Länge, wie folgt im Wortlaut aufgenommen worden:



## Hauptverwaltung für Handelsschifffahrt und Häfen.

## Comité für Hafenangelegenheiten.

91. Sitzung vom 9. Juli 1904.

Betreffend die Beschwerde der Rigaer Holzhändler und des Rigaer Börsen-Comités über die Beschlüsse der Rigaer Behörde für Hafen-Angelegenheiten vom 20. und 24. März dieses Jahres wegen Uebertragung der Holzflössung im Rayon des Rigaer Hafens an das Ankerneeken-Consortium Schmidt, Wilenkin und Sapotnitzki.

Das Comité für Hafenangelegenheiten hat sich vortragen lassen die Unterlegung der Abtheilung für Handelshäfen, betreffend die Beschwerden der Rigaer Holzhändler und des Rigaer Börsen-Comités über die Beschlüsse der Rigaer Behörde für Hafenangelegenheiten vom 20. und 24. März dieses Jahres wegen Uebertragung des Ankerneekengewerbes an das „Consortium Schmidt, Wilenkin und Sapotnitzki“ vom 1. Januar 1905 ab auf die Dauer von 6 Jahren und wegen der Abänderung des Ortsstatuts vom Jahre 1898 über die „Organisation der Wohleinrichtung des Holzhafens und über die Holzflössung im Bereiche des Rigaer Hafens“, in denen die Holzhändler und der Börsen-Comité, indem sie die erwähnten Beschlüsse als den Bedürfnissen des Holzhandels nicht entsprechend und ihre Rechte und Interessen beeinträchtigend befanden, sowohl um die Annullirung dieser Beschlüsse mit allen ihren Consequenzen, als auch darum nachsuchten, dass die Holzflössung im Rigaer Hafen nicht anders, als auf dem Verforgungswege vergeben werde. Gleichzeitig sprachen die Holzhändler den Wunsch aus, dass vor dem Vergeben des Flössungsgewerbes die oben erwähnten Ortsstatuten über die Holzflössung im Rigaschen Hafen seitens der örtlichen Hafenbehörde geprüft und einer Umarbeitung unterzogen werden. Das Comité für Hafenangelegenheiten hat in der vorliegenden Angelegenheit in Berücksichtigung gezogen, dass die Rigaer Holzhändler und der Börsen-Comité die oben erwähnten Beschlüsse aus folgenden Erwägungen als unrichtig und der Annullirung unterliegend befinden.

1) Die Vertreter der Kaufmannschaft, die an der Sitzung der Hafenbehörde vom 20. März dieses Jahres theilgenommen haben, waren nicht ermächtigt, die Frage der Uebertragung des Ankerneekengewerbes auf einen neuen Termin vom 1. Januar 1905 ab zu entscheiden, da die Holzhändler nicht davon benachrichtigt worden waren, dass diese Frage auf die Tagesordnung der Sitzung vom 20. März gesetzt worden, und diese Frage vorher nicht im Börsen-Comité erörtert war.

2) Die einstimmige Entscheidung der Frage der Uebertragung des Ankerneekengewerbes an die früheren Unternehmer und nach der bis-

herigen Taxe durch die Hafenbehörde am 20. März lässt sich nur dadurch erklären, dass diese Frage ausser der Reihenfolge und völlig unerwartet für die Glieder der Behörde auf die Tagesordnung gesetzt worden war, diese Glieder demnach, da sie nicht vorbereitet waren, der Möglichkeit beraubt gewesen sind, ihre Einwände bezüglich des Thatbestandes zu verlautbaren; auf der Sitzung der Behörde vom 24. März haben die Glieder sodann nicht protestirt, weil sie meinten, in einer so wichtigen Frage vorher die allgemeine Ansicht des Börsen-Comités erfahren zu müssen, was jedoch wegen der Kürze der Zeit zwischen den Sitzungen von 20. und 24. März nicht möglich war; ausserdem betrachteten sich die Glieder durch ihre Unterschrift unter jenem Beschlusse bereits als persönlich gebunden und meinten gleichzeitig, dass ein Aufheben jenes Beschlusses in keinem Falle anders erfolgen könne, als nur mit Genehmigung der Oberinstanz

3) Die Vergebung des Ankerneekengewerbes ohne Torg nach der bisherigen Taxe und nur mit geringen, auf der Sitzung von 24. März erfolgten Abänderungen des im Jahre 1898 bestätigten Ortsstatuts erscheint in materieller Beziehung als überaus bedrückend für die örtliche Kaufmannschaft und den Zwecken des Holzhandels wenig entsprechend, weil die Zahlung für die Arbeit der Ankerneeken, gegen die gegenwärtige, wesentlich hätte ermässigt und die Vergebungsbedingungen gegen andere, sowohl den Interessen der Holzindustriellen, als auch denen des Rigaschen Holzhandels im Allgemeinen mehr entsprechende hätten abgeändert werden können, was jedoch nur auf dem Wege hätte erreicht werden können, wenn die örtliche Behörde die Holzflössung nach Aufruf von Contrahenten vergeben hätte, um einen Unternehmer auszuwählen, der bereit gewesen wäre, diese Arbeit für die niedrigste Zahlung und zu den höchsten, den Bedürfnissen der Holzhändler entsprechenden Garantien zu übernehmen.

4) Die auf der Sitzung vom 24. März ausgeführte Revision des Ortsstatuts für das Ankerneekengewerbe vom Jahre 1898 erscheint als durchaus unvollständig und den Bedürfnissen des Holzhandels, die eine allseitige und durchgängige Revision des Ortsstatuts erfordern, nicht entsprechend; namentlich ist eine Klarlegung der Rechte und Pflichten der Unternehmer beim Geleiten und Befestigen der Flösse nothwendig, da die bisherige Ordnung und die Bedingungen für das Geleiten und Befestigen der Flösse drückend, für die Holzhändler verlustbringend und die Gefährlosigkeit des geflossenen Holzes durchaus nicht sicherstellend waren.

5) Die seitens des Hafenchefs abgeschlossene Vereinbarung über die Vergebung des Flössungsgewerbes an Schmidt, Wilenkin und Sapotnitzki verbirgt in sich eine wesentliche Verletzung des Beschlusses der Hafenbehörde vom 20. März und erscheint als eine rein persönliche Handlung



des Hafenchefs, welche keinen rechtlichen Schutz genießt und folglich auch keine juridisch bindende Bedeutung für die Hafenverwaltung haben kann.

6) Da der oben erwähnte Vertrag eine Verletzung der rechtlichen Sachlage bildet, so kann er andererseits auch durch die faktische Sachlage nicht gerechtfertigt werden, erstens, weil der Termin der früheren Vereinbarung erst im Jahre 1905 ablief, sodann zweitens, weil unter den örtlichen grossen Firmen viele bereit waren, diese Arbeitsleistung zu den von der Hafenverwaltung gemeinsam mit den Vertretern des Börsen-Comités und mit den örtlichen Holzhändlern ausgearbeiteten Bedingungen zu übernehmen.

Nach Beprüfung der vorstehenden Beschwerden hat das Comité für Hafenangelegenheiten ersehen, dass sowohl die Beschwerde der Rigaer Holzhändler, als auch die des Börsen-Comités ein und denselben Gegenstand behandeln und auch dem Inhalte nach vollständig übereinstimmend sind, d. h. dass sie sich ein und dasselbe Ziel gesteckt haben und gleiche Zwecke verfolgen. Daher erscheint es nach dem Dafürhalten des Comité, im Interesse der Sache, als geboten, diese Beschwerden gleichzeitig und zusammen zu beprüfen.

Was die Materie der obigen Beschwerden anlangt, so hält es der Comité, indem er sich den oben angeführten Erörterungen der Rigaer Holzhändler und des Börsen-Comités vollkommen anschliesst, für nothwendig, bei den nachfolgenden Erwägungen zu beharren.

In Berücksichtigung der hervorragenden Bedeutung, welche der Holzhandel im Rigaer Hafen hat, sowohl durch seinen umfangreichen, 75% der Gesamtausfuhr betragenden Export von Holzmaterialien, als auch durch die grossen Aufwendungen von Geldmitteln seitens der Rigaer Holzhändler, ist die Frage betreffend das Geleiten von Holzmaterialien in den Hafen oder aus demselben für den Rigaer Hafen von erstklassiger Bedeutung und steht eine ordentliche Regelung des Ankerneekengewerbes fraglos im engen Zusammenhange nicht nur mit dem Wohlstande der sich mit dem Holzhandel im Hafen befassenden Personen, sondern auch nicht minder mit dem Wohlstande des Hafens selbst. In Folge dessen musste die Behörde für Hafenangelegenheiten bei der Erörterung der Frage über die Vergebung des Ankerneekengewerbes für die nächste sechsjährige Frist, mit Berücksichtigung der bereits an den Tag getretenen Mängel in der Ausübung dieser Functionen durch Wilenkin und Sapotnitzki, sowie derjenigen Verlautbarungen, die am 3. December 1903 beim Hafenchef seitens der Holzhändler vorgebracht worden, mit äusserster Vorsicht behandeln und erst nach allseitiger Beleuchtung dieser Angelegenheit durch Erörterungen derselben seitens nahestehender Personen, als welche vor Allem unstreitig die örtlichen Holzhändler zu gelten haben, ihren Beschluss fassen.

Die Anwesenheit von Vertretern der Holzindustriellen auf den Sitzungen wegen Erörterung der Frage über die Vergebung des Ankerneekengewerbes und über die Ausarbeitung neuer Conditionen für die Ausübung dieses Gewerbes, welche den verschiedenartigen Bedürfnissen des Holzhandels entsprechen, wird nicht nur durch die Natur der Sache selbst, sondern schon allein aus Billigkeitsgründen gefordert, da die Holzindustriellen, die für das Geleiten und Befestigen ihrer Holzmaterialien mit bedeutenden Zahlungen belastet sind, welche die einzige Quelle für den Unterhalt des Ankerneekenartells bilden, berechtigt waren darauf zu rechnen, dass bei der Erörterung der oben erwähnten Fragen in der Behörde ihre allernothwendigsten Interessen berücksichtigt werden, um so mehr, als solche sogar mit den Interessen der Hafenverwaltung selbst solidarisch erscheinen. Indessen ist, ausser den usuellen Gliedern der Behörde, Niemand aus dem Kreise der Holzindustriellen als berathendes Glied zu den am 20. und 24. März stattgefundenen Sitzungen geladen worden. Aus diesem Umstande, der eine wesentliche Verletzung des Art. 645 des Handelsustaws, Ausgabe vom Jahre 1903, bildet und demzufolge es dem Hafenchef oblag, sich des ihm gemäss dem angeführten Artikel zustehenden Rechts im weiten Umfange zu bedienen und zur Sitzung der Hafenbehörde alle diejenigen Personen aus dem Kreise der Holzhändler hinzuzuziehen, von welchen man nützliche Auskünfte und Erläuterungen erwarten konnte, — waren die Holzhändler der Möglichkeit beraubt, in der Sitzung der Hafenbehörde die Bedürfnisse des Holzhandels zu verlautbaren und war andererseits die Hafenbehörde nicht in der Lage, das für eine ordnungsmässige Behandlung dieser complicirten Fragen nothwendige Material zu erhalten.

Desgleichen kann man nicht umhin, sich der vollkommen gerechtfertigten Erklärung der Holzhändler darüber anzuschliessen, dass der Beschluss der Hafenbehörde vom 20. März über die Vergebung des Ankerneekengewerbes nach der bisherigen Taxe ausschliesslich dadurch bewirkt worden ist, dass diese Frage für die Glieder der Behörde unerwartet auf die Tagesordnung gesetzt und in Folge dessen dieselben keine Möglichkeit hatten, ihre Einwendungen in dieser Sache zu verlautbaren. Eine solche Sachlage hat fraglos die Entscheidung dieser Frage ungünstig beeinflusst und die Interessen der Holzhändler geschädigt.

Die seitens des Hafenchefs in einer Unterlegung an den Gouverneur bezüglich der oben angeführten Beschwerden gemachte Erklärung, dass die Taxe, nach welcher die Flössungsarbeiten den früheren Unternehmern aufs Neue belassen worden, durchaus nicht hoch gegriffen sei, da dieselben, ausser den im Contracte angeführten, auch die Verpflichtung übernommen haben, alljährlich für eigene Rechnung Pfähleihen zu errichten, deren Kostenpunkt circa 12,000 Rbl. jährlich ausmache,—



kann nach Meinung des Comités für Hafenangelegenheiten keine entscheidende Bedeutung haben, da schon die Thatsache, dass die Unternehmer nach Unterzeichnung des Contracts sich zur Uebernahme einer derartigen Verpflichtung bewegen liessen, durch welche ihre Einnahmen im Laufe von sechs Jahren sich um den Betrag von 72,000 Rbl. reduciren, darauf hinweist, dass die Taxe recht hoch ist.

Was den Hinweis der Holzhändler darauf betrifft, dass die Vergebung des Ankerneekengewerbes ohne Torg nicht allein ihre Interessen schädigt, sondern gleichzeitig in der Hinsicht als unzweckmässig anzuerkennen ist, weil nur auf dem Wege der Concurrenzausschreibung eine Ermässigung der Zahlung und möglichst günstige, den Bedürfnissen sowohl der Holzindustriellen, als auch denen des Holzhandels im Allgemeinen entsprechende Bedingungen erstrebt werden können, — so erscheint es dem Comité für Hafenangelegenheiten nicht zweckmässig, gegenwärtig diese Angelegenheit in Erwägung zu ziehen. Ohne die Materie dieser Frage zu berühren, kann das Comité für Hafenangelegenheiten nicht umhin zu bemerken, dass das Vergeben des Ankerneekengewerbes durch den Torg auch seine ungünstige Seite hat, da es nur zu leicht passiren kann, dass das Ankerneekengewerbe Personen übertragen wird, die sich hierzu nicht nur nicht vorbereitet, sondern auch aus verschiedenen anderen Gründen trotz aller Gewissenhaftigkeit der Möglichkeit beraubt sind, der complicirten Sache gerecht zu werden.

In Anbetracht des Dargelegten befindet das Comité es für am zweckmässigsten, dass die Erörterung der Frage über den Modus der Vergebung des Ankerneekengewerbes der Behörde für Handelsangelegenheiten unter Betheiligung von Vertretern des Börsen-Comités, als beratender Mitglieder der Behörde, übertragen wird.

Was den seitens des Hafenchefs abgeschlossenen Contract wegen Uebertragung des Ankerneekenunternehmens an das „Consortium Schmidt, Wilenkin und Sapotnitzki“ betrifft, so konnte derselbe, gemäss dem Beschlusse der Hafenbehörde vom 20. März, nur unter den in der Sitzung vom 24. März auszuarbeitenden Bedingungen abgeschlossen werden; da jedoch in dieser Sitzung, wie oben angedeutet, solche Bedingungen nicht ausgearbeitet worden sind, sondern nur einige Paragraphen des Ortsstatuts vom Jahre 1898 über die Organisation der Wohleinrichtung des Holzhafens und über die Holzflössung im Rayon des Rigaschen Hafens abgeändert wurden, auf deren Grundlage hin die Conditions für die Uebergabe des Ankerneekenunternehmens an die oben erwähnten Personen ausgearbeitet werden müssen, so ist der bezeichnete Contract als verfrüht abgeschlossen zu betrachten und folglich kann derselbe, Angesichts der Verletzung des Beschlusses vom 20. März, keinerlei juridische Verbindlichkeit für die Hafenverwaltung haben.

Zu einer solchen Schlussfolgerung muss man auch in dem Falle gelangen, wenn anerkannt wird, dass die in der Sitzung vom 24. März

gemachten Aenderungen der Paragraphen 19, 21, 31 und 36 der oben angeführten Ortsstatuten nichts anderes darstellen, als die Ausarbeitung derselben Conditionen, über die im Beschlusse vom 20. März Erwähnung gethan worden und die Schmidt, Wilenkin und Sapotnitzki bei dem Contractabschluss vorzulegen waren, da diese Aenderungen gemäss den Art. Art. 649 und 650 des Handelsustaws, Ausgabe vom Jahre 1903, keinerlei juridische Verbindlichkeit haben konnten und bis zu ihrem Inkrafttreten nicht als Grundlage für den Contract gelten durften, d. h. vor dem Ablaufe einer zweiwöchentlichen Frist, gerechnet vom Tage der gemäss Art. 424 der allgem. Gouvernementsverf. Ausg. v. J. 1892 erfolgten Publication. Die Vollziehung des Contractabschlusses erwies sich im vorliegenden Falle als thatsächlich unmöglich, da im Momente des Abschlusses des Contracts die von der Hafenbehörde am 24. März als Grundlage für den dem Ankerneeken-Consortium zu übertragenden Podrjad ausgearbeiteten Bedingungen nicht endgültig festgesetzt waren und in der Folge nicht nur geändert, sondern sogar aufgehoben werden konnten. Daher stellt der seitens des Hafenchefs unter den obwaltenden Umständen am 24. März abgeschlossene Contract eine Verletzung des Art. 1742 des Codex der Gesetze Bd. X. Abth. I. dar und kann derselbe für die Hafenverwaltung keinerlei gesetzliche Verbindlichkeit enthalten.

Unabhängig hiervon darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass, abgesehen von den oben erwähnten Bedingungen, dieser Contract für die Hafenverwaltung auch durch die Aufhebung der Beschlüsse vom 20. und 24. März durch das Comité für Hafenangelegenheiten seine Bedeutung verliert.

In Folge dessen hat das Comité für Hafenangelegenheiten, indem es die seitens der Rigaschen Holzhändler und des Börsen-Comités eingebrachten Beschwerden als vollkommen begründet und die in denselben dargelegten Petitionen als der Berücksichtigung unterliegend anerkennt, beschlossen: 1) die Beschlüsse der Rigaer Hafenbehörde vom 20. und 24. März dieses Jahres über die Vergebung des Ankerneekenunternehmens an das Ankerneeken-Consortium Schmidt, Wilenkin und Sapotnitzki, vom 1. Januar 1905 an, auf die Dauer von 6 Jahren, und über die Abänderung der Ortsstatuten vom Jahre 1898 „über die Organisation der Wohleinrichtung des Holzhafens“, — mit allen ihren Consequenzen, als den Bedürfnissen des Holzhandels nicht entsprechend und die Rechte und Interessen der Rigaer Holzhändler schädigend, aufzuheben; 2) der Rigaer Hafenbehörde anheimzustellen, die oben erwähnten Fragen über die Abänderung der Ortsstatuten vom J. 1898 und die Conditionen für die Vergebung des Ankerneekenunternehmens vom 1. Jan. 1905 ab einer neuen, allseitigen Beprüfung zu unterwerfen, mit der Bestimmung, dass an der Entscheidung dieser Fragen solche Personen als berathende Glieder der Hafenbehörde theilnehmen, welche hierzu von Seiten des Börsen-



Comités aus dem Kreise der hiesigen Holzhändler und aus seinem eigenen Kreise werden erwählt werden, sowie ferner mit der Bestimmung, dass hierbei seitens der Hafenbehörde sämtliche Prätionen in Berücksichtigung gezogen werden, welche in den an das Comité für Hafenangelegenheiten vorgestellten Beschwerden dargelegt worden, desgleichen auch die Petitionen dieser Personen darüber:

1) dass die Holzflössung im Holzhafen seitens der örtlichen Hafenbehörde nicht anders, als durch Aufruf von Reflectanten, d. h. durch den Torg vergeben werde, und

2) dass seitens der Hafenbehörde vor dem Vergeben der Flössungsoperationen die Ortsstatuten vom Jahre 1898 in ihrem ganzen Umfange einer Revision unterzogen werden.

Gleich nach Kenntnissnahme obenerwähnter Entscheidung des Comités für Hafen-Angelegenheiten sah sich der Börsen-Comité veranlasst, folgendes Schreiben vom 22. September № 1034 an den Chef des Hafens zu richten:

„Die Abtheilung für Handelshäfen hat dem Börsen-Comité zur Kenntnissnahme die Copie einer von Sr Kaiserlichen Hoheit dem Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt bestätigten Journal-Verfügung des Comités für Hafen-Angelegenheiten vom 9. Juli d. J. in Klagesachen des Rigaer Börsen-Comités über den Beschluss der örtlichen Behörde für Hafen-Angelegenheiten vom 20. und 24. März, betreffend die Vergebung der Holzflössung an Schmidt, Wilenkin und Sapotnitzki, zugesandt. Aus der Verfügung des Comités für Hafen-Angelegenheiten in dieser Sache hat der Börsen-Comité ersehen, dass die Beschlüsse der Rigaschen Hafenbehörde vom 20. und 24. März 1904 mit allen Folgen aufgehoben sind und dass der Rigaschen Hafenbehörde vorgeschrieben wird, in eine neue und allseitige Berathung der Fragen über den Erlass der obligatorischen Verordnungen vom Jahre 1898 und der Bedingungen der Vergebung des Ankerneeken-Gewerbes, vom 1. Januar 1905 ab, zu treten, wobei die Aufmerksamkeit zu richten ist auf alle Forderungen, die in den dem Comité vorgestellten Klagen enthalten sind und wobei vor Vergebung der Flössung die obligatorischen Verordnungen vom Jahre 1898 in ihrem ganzen Umfange einer Beprüfung (Revision) zu unterziehen sind.

Im Hinblick auf das Obenerwähnte, hat der Rigaer Börsen-Comité die Ehre, dem Erwägen Ew. Erlaucht seine Bemerkungen und Wünsche in der Frage einer Revision der bestehenden Verordnungen über die Flössung vorzustellen, wobei er Sie ganz ergebenst ersucht, das beiliegende Project der erwünschten Abänderungen und Zusätze in die Behörde für Hafen-Angelegenheiten zur Beprüfung einzubringen. Der Börsen-Comité hält es für seine Pflicht hinzuzufügen, dass der beiliegende Entwurf das Resultat eingehender und mehrfacher Berathungen seiner Delegation für das Holzgeschäft ist und dass an diesen Berathungen

competente Personen aus der Zahl der örtlichen Holzhändler und früheren Ankerneeken theilgenommen haben.“

Das vom Börsen-Comité ausgearbeitete Gutachten hat folgenden Wortlaut:

Vom Rigaer Börsen-Comité als nothwendig erkannte Abänderungen des am 28. März und 2. October 1898 erlassenen Ortsstatuts für die Wohleinrichtung des Holzhafens im Rayon des Rigaschen Hafens.

Der § 8 bestimmt, dass Personen, die temporäre Anbindevorrichtungen für Holzflösse zur allgemeinen Nutzung herzustellen beabsichtigen, ihre bezüglichen Gesuche alljährlich nicht später als am 1. Februar bei der Hafenverwaltung einzureichen haben.

Da es nun erforderlich ist, dass im Interesse der Flössung die Pfähle möglichst bald nach erfolgtem Eisgange gerammt werden, der lange Instanzenzug zur Erlangung der Genehmigung aber ohnehin ungünstig auf den Beginn des Einrammens der temporären Anbindepfähle einwirkt, so ist es durchaus wünschenswerth, dass ein früherer Termin für die Einreichung der Gesuche angesetzt und demnach bestimmt werde, dass die Gesuche bei der Hafenbehörde nicht später als am 15. Januar einzureichen sind.

§ 12 besagt, dass die Arbeiten beim Rammen der Anbindepfähle mit solcher Berechnung ausgeführt werden müssen, dass die Möglichkeit vorhanden sei, im Durchschnitt nicht weniger als 400 Flösse pro Tag zu empfangen. Nach Meinung des Börsen-Comités muss die Möglichkeit vorhanden sein, 800 Flösse pro Tag zu empfangen. Die Begründung dieser Meinung befindet sich in den Motiven zum § 19.

§ 15. Da es einen Ankerneeken-Artell garnicht giebt, sondern die Flössung zweien Unternehmern übergeben wird, so müsste es überall heissen statt „Ankerneeken-Artell“ „Ankerneeken-Unternehmer“.

§ 16 bestimmt, dass für die Benutzung der Anbindepfähle von den Holzindustriellen eine Zahlung im folgenden Betrage erhoben werde: a. für Balken, Brussen und Mauerlatten  $1\frac{1}{4}$  Kop. und b. für Sleeper  $\frac{1}{2}$  Kop. pro Stück.

Im Hinblick auf die mehrfachen Gesuche der Uferbesitzer und Uferpächter um Erhöhung der Anlegegebühr und in Anbetracht dessen, dass der Rigaer Börsen-Comité gemäss dem Gutachten seiner Delegation für das Holzgeschäft und in Uebereinstimmung mit der Stadtverwaltung sich bereits 1901 und 1902 für eine Erhöhung der Anlegegebühr ausgesprochen hat, sieht sich der Börsen-Comité veranlasst, für die Erhöhung der Anlegegebühr um  $\frac{3}{8}$  Kop. pro Balken, Mauerlatte und Brusse und um  $\frac{1}{8}$  Kop. pro Sleeper einzutreten, jedoch unter der Bedingung, dass für Flösse, deren Bestimmungsort rechtzeitig aufgegeben ist, die freie kostenlose Anlegefrist von 6 Stunden auf  $2 \times 24$  Stunden erweitert werde.



Die Beweggründe, die den Börsen-Comité veranlassen, dem Gesuche der Uferbesitzer und Uferpächter Folge zu geben, sind folgende: a. dass die Rammarbeiten schwieriger geworden sind und die Zahl der einzurammenden Pfähle eine grössere ist; b. dass die zum Pfahlrammen sich eignende Wasserfläche gegen früher eine bedeutend kleinere ist, und c. dass der Preis des Materials und der Arbeitslohn gegen früher um das Doppelte gestiegen ist.

Die Beweggründe, die es nothwendig machen, gleichzeitig mit der Genehmigung zu einer etwa stattfindenden Erhöhung der Anlegegebühr, auch eine Verlängerung der freien kostenlosen Anlegefrist zu verlangen, sind: a. dass stürmisches Wetter die Flösse zum zeitweiligen Anlegen zwingt, stürmisches Wetter aber gewöhnlich länger als 6 Stunden dauert, woher durch Statuirung einer nur sechsständigen freien Lagerfrist die Flosseigenthümer geschädigt werden, die unter normalen Verhältnissen ihre Waaren direkt zum Bestimmungsort, resp. durch die Brücken flössen könnten; b. dass das Abzählen der Stückzahl der Balken u. s. w. der in ganzen Partien ankommenden Flösse behufs Abrechnung mit den Ankerneeken-Unternehmern und die Vorbereitung zum Durchlassen der Flösse durch die Brücken meistens mehr als 6 Stunden in Anspruch nimmt und dass die Gewährung einer genügend langen unentgeltlichen Anlegefrist zum möglichst raschen Weiterflössen anspornen würde, während die kurze kostenlose Anlegefrist zur Folge haben muss, dass die Flösse an den zufällig gewählten ungeeigneten, häufig im Wege liegenden zeitweiligen Anlegeplätzen länger liegen belassen werden, um das nochmalige Bezahlen für ein länger dauerndes Anlegen zu vermeiden.

Endlich muss der Börsen-Comité noch bemerken, dass bei gewissen Holzarten von geringem Werthe und geringen Dimensionen, wie z. B. Pfosten, Poles, Stenzel, Ricker und Brennholz es sich empfehlen dürfte, die Zahlung nicht nach Stückzahl, sondern pro Plenitz zu erheben, und zwar im Betrage von 50 Kop. pro Plenitz. Falls diese Holzsorten als Auflage (накатъ) auf Flössen anzusehen sind und somit die Zahlung für dieselben stückweise berechnet werden muss, so ist die Zahlung auf der Basis von 8 Stück = 1 Balken zu erheben.

§ 17. In letzter Zeit sind bei der Ertheilung der Genehmigung zur Errichtung von privaten Holzgärten seitens der Behörde für Hafenangelegenheiten verschiedene Klauseln gemacht worden. So wird z. B. bei der Genehmigung ausdrücklich betont, dass die gepachteten Holzgärten sich in allgemeiner Nutzung befinden, dass in denselben nicht nur das Holz der Holzgartenpächter, sondern auch fremdes Holz liegen darf, wobei nur die Holzsägemühlen in ihren eigenen Holzgärten ein Vorzugsrecht und auch nur in der Breite der bestehenden Sägemühle geniessen sollen.

Der Börsen-Comité kann einer solchen Fassung des bezüglichen § nicht zustimmen.

Sowohl für Sägemühlen als für Exporthäuser von behauenen Hölzern (Sleeper, Brussen und Mauerlatten) sind ausschliesslich der eigenen Benutzung vorbehaltene Holzgärten in einer der Ausdehnung der betreffenden Geschäfte entsprechenden Grösse unerlässliche Existenzbedingung. Diese privaten Holzgärten haben vor allem die Bedeutung von Lagerräumen und müssen daher so gross sein, dass sie, da Holzwaaren eben nur zu einer bestimmten Saison eintreffen, das ganze Waarenquantum des betreffenden Handlungshauses bis zur nächsten Saison, also ca. für ein ganzes Jahr aufnehmen können, bei den Sägemühlen z. B. auch die Balken für den ganzen Winterschnitt. Ferner müssen in den privaten Holzgärten die Hölzer gewrackt, sortirt, auf bestimmte Längen zugeschnitten und verstapelt werden, und in den Holzgärten der behauene Waaren (теканый товаръ) exportirenden Häuser speciell auch die an die Schiffe zum Verladen abzusendenden Partien zusammengestellt werden — welche Manipulationen stets das Vorhandensein einer gewissen freien, durch nichts eingenommenen Wasserfläche voraussetzen. Eine solche muss immer frei gehalten werden, da es in der Mehrzahl der Fälle garnicht vom Holzgartenbesitzer abhängt, den Zeitpunkt zu bestimmen, wo er die freie Wasserfläche nöthig haben wird. So z. B. werden die zum Sleeperladen bestimmten Dampfer gewöhnlich nicht früher als 3—5 Tage vor ihrer Ladebereitschaft avisirt, wobei dem Käufer meist ein Spielraum von mehreren Monaten zum Abholen der Waaren zusteht. Hat Jemand beispielsweise eine Dampferladung Sleepers von 30—40,000 Stück verkauft, so muss er im Laufe einiger Monate jeden Tag gewärtig sein, die Nachricht zu erhalten, dass der und der Dampfer in 3—5 Tagen zum Laden bereit sein werde. Innerhalb dieser Frist muss dann das ganze grosse Quantum zu Partien behufs Anschicken ans Schiff fertig gestellt und gebunden werden, wozu eine ganz bedeutende freie Wasserfläche nöthig ist. Ist nun zufälliger Weise aber gerade zu dieser Zeit die freie Fläche seines Gartens durch fremde Hölzer besetzt, so ist der Exporteur der Möglichkeit, die Abladung zu bewerkstelligen, beraubt und ihn treffen grosse Verluste. Ebenso ist der Kaufmann verpflichtet, die gekauften Waaren zu empfangen und zu wracken, wozu auch wieder freie Wasserfläche zu reserviren ist, da sich das Eintreffen der Flösse nicht genau bestimmen lässt, sondern von Wind und Wetter abhängt.

Ferner unterscheiden sich die privaten Gärten von den zur allgemeinen Nutzung bestimmten auch dadurch, dass, während in den letzteren nur ganze Flösse lagern, in den privaten Gärten die Flösse auseinander genommen werden, um mit den einzelnen Hölzern eben bestimmte Manipulationen vorzunehmen. Wenn es schon schwer fällt, diese einzelnen losen Balken resp. Sleeper etc. im eigenen Garten gehörig zu



bewachen, so wird es durch Hineinlassen fremder Hölzer in denselben Garten, wo sich die losen Hölzer befinden, geradezu unmöglich gemacht.

Im Hinblick auf diese Erwägungen erscheint der Wunsch nach ausschliesslich der eigenen Nutzung vorbehaltenen privaten Holzgärten als durchaus berechtigt und wäre dementsprechend die oben erwähnte Klausel bei der Genehmigung zur Errichtung privater Holzgärten zu ersetzen durch Hinzufügen folgender Anmerkung zum § 17:

„Die Inhaber privater Holzgärten sind verpflichtet, auf Anordnung des Hafenchefs in zwingenden Ausnahmefällen fremde Flösse für kurze Zeit vorübergehend in ihre Privatholzgärten aufzunehmen.“

Gemäss § 18 sollte behufs Empfanges, Geleitens bis zum Bestimmungsplatz innerhalb des Holzhafens und Einstellens der Flösse daselbst ein Artell Rigascher Ankerneeken gebildet werden. Schon gleich beim Inkrafttreten der Regeln vom Jahre 1898 stellte es sich jedoch heraus, dass dieser Modus der Regelung der Flössung innerhalb des Holzhafens praktisch nicht durchführbar ist und die frühere Hafenbehörde vergab daher diese Arbeiten im Wege einer Konkurrenz von Unternehmern.

Dieser Modus hat sich denn auch als praktisch bewährt und kann als der einzige, alle hierbei in Frage kommenden Interessen genügend berücksichtigende und garantirende, nicht warm genug zur ferneren Beibehaltung empfohlen werden.

Das durch Regelung der Flössung innerhalb des Holzhafens zu erstrebende Ziel ist: unter möglicher Sicherheit und Ordnung eine möglichst grosse Zahl der ankommenden Flösse täglich zu empfangen, an ihren Bestimmungsort zu geleiten und daselbst gehörig einzustellen (unter möglicher Ausnutzung der dazu vorhandenen Wasserfläche) — gegen eine den Holzhandel möglichst wenig belastende Zahlung.

Nur im Wege der Konkurrenz lassen sich alle diese Erfordernisse möglichst günstig, resp. voll befriedigen, denn die Erfahrung lehrt, dass die vortheilhaftesten Bedingungen und der billigste Preis stets durch Konkurrenz erzielt werden. Deshalb ist dieser Modus von der Krone auch im Allgemeinen acceptirt worden. Berücksichtigt man nun noch, dass es sich im gegebenen Falle um Zahlungen handelt, die nicht von der das Unternehmen abgebenden Behörde, resp. der Krone, sondern von dem ohnehin schon stark belasteten Holzhandel aufgebracht werden müssen, so erscheint der Wunsch der Holzhändler, das sonst allgemein acceptirte und hier schon mit Erfolg angewandte Princip der Konkurrenz beizubehalten, als durchaus berechtigt.

Endlich muss darauf hingewiesen werden, dass aus der Vergebung des Flössungsunternehmens im Wege der Konkurrenz keinerlei die Sicherheit, resp. Ordnung des Betriebes gefährdende oder vermindernde Folgen entstehen können, da der Hafenbehörde das Recht gewahrt bleiben

soll, nicht unbedingt an die Mindestforderung gebunden zu sein, sondern unter Berücksichtigung der betreffenden, in Frage kommenden Persönlichkeiten, ihre Erfahrungen und Zuverlässigkeit etc. auch einen mehr fordernden Konkurrenten zu bevorzugen, resp. den Zuschlag ganz zu verweigern und einen neuen Aufruf zu erlassen, somit also die volle Möglichkeit garantirt ist, nur wirklich geeignete Leute mit dem Unternehmen zu betrauen.

Im Interesse der Holzflössung und des Holzhandels müsste der § 18 folgende Fassung erhalten:

§ 18. Das Empfangen, Führen und Einstellen der Flösse im Rigaer Holzhafen auf der Strecke zwischen der Eisenbahnbrücke und der Stromschnelle „Gladki“ (beide Dünaarme, rechts und links von Dahlen) wird durch die Behörde für Hafenangelegenheiten einem oder einer Gruppe von Unternehmern im Wege der Konkurrenz abgegeben, wobei bei der Vergabung des Unternehmens (подрядъ) nicht die Mindestforderung allein massgebend sein darf, sondern auch die Sachkundigkeit und andere Qualificationen des oder der Unternehmer in Betracht zu ziehen sind.

§ 19. Gemäss § 19 muss der „Artell“ oder „Ankerneekenverein“ solche Mittel und einen solchen Personalbestand besitzen, um täglich mindestens 400 Flösse empfangen und an Ort und Stelle placiren zu können.

Nach Ansicht des Börsen-Comités muss der Unternehmer resp. müssen die Unternehmer alle erforderlichen Mittel besitzen, welche nöthig sind, um täglich mindestens 800 Flösse empfangen und an Ort und Stelle placiren zu können.

Bei dieser Forderung hat sich der Börsen-Comité von folgenden Erwägungen leiten lassen.

Im Interesse einer geregelten Holzflössung und um Salomen (Holzstauungen) vorzubeugen, ist es durchaus erforderlich, dass die täglich ankommenden Flösse auch thatsächlich täglich empfangen, geleitet und placirt werden. Die Statistik über die täglich einkommenden Flösse erweist nun, dass es in jedem Jahre, während eines gewissen Zeitraumes, viele Tage gegeben hat, wo die Anzahl der anlangenden Flösse bedeutend grösser als 400 gewesen ist, ja oft mehr als das doppelte betragen hat. So sind z. B. am 3., 4., 11., 12. und 19. Mai 1898 mehr als 500 Flösse, am 5. Mai 682 und am 6. Mai 943 Flösse angekommen. Im Jahre 1900 sind angekommen: am 25. April, 5., 9., 13., 15. und 23. Mai zwischen 400—500 Flösse, am 11., 12. und 14. Mai zwischen 500—600 Flösse täglich; am 2. Mai — 678; am 4. Mai — 716; am 3. Mai — 862; am 6. Mai — 923 und am 7. Mai sogar 1034 Flösse. Im Jahre 1901 sind an 6 Tagen (20. April, 29. April, 3., 5., 7. und 15. Mai) zwischen 400—500 Flösse täglich angekommen; an 5 Tagen



(25. April, 28. April, 1., 2. und 4. Mai) zwischen 500—600 Flösse und am 27. April — 661 Flösse. Ebenso sind im Jahre 1903 an 5 Tagen zwischen 400—500 Flösse täglich, am 17. April — 642 Flösse, am 16. April — 740 Flösse angekommen.

Diese Zahlen weisen einerseits darauf hin, dass die Anzahl der täglich ankommenden und demnach auch zu empfangenden Flösse häufig bis auf 800, 900, ja in einzelnen Fällen selbst bis auf 1000 Flösse hinansteigt und andererseits, dass die Ankunft der Flösse sich nicht auf die ganze Saison gleichmässig vertheilt, sondern dass die Hauptflössung sich in dem kurzen Zeitraume von wenigen Tagen vollzieht. Daraus resultirt wiederum, dass einerseits die Ankerneeken über alle erforderlichen Mittel und den nöthigen Personalbestand verfügen müssen, um zeitweilig, nämlich während des stärksten Andranges der Flösse im Frühjahr, täglich mindestens 800 Flösse empfangen, geleiten und gehörig einstellen zu können, und andererseits, dass kein Grund vorliegt zu verlangen, dass sie über diese Mittel und diesen Bestand an Leuten im Laufe der ganzen Flössungsperiode verfügen; demgemäss dürfte die Forderung, dass die Ankerneeken Besitzer des ganzen, nur zu einer gewissen kurzen Zeit erforderlichen Apparates sein sollen, überflüssig sein. Diese Forderung wäre für die Ankerneeken-Unternehmer sehr drückend und würde ohne Zweifel auf die für das Flössen zu leistende Zahlung von Einfluss sein, folglich in ihrer Rückwirkung den ganzen Holzhandel ungünstig beeinflussen. Für gewöhnlich dürften 3 Dampfer und 250 Böte vollkommen genügen. Der Börsen-Comité proponirt daher, dem § 19 und der Anmerkung I. in Anbetracht der oben erwähnten Erwägungen sowie im Hinblick auf die von der Behörde für Hafenangelegenheiten am 24. März d. J. bereits vorgenommene redaktionelle Aenderung dieses §, folgende Fassung zu geben:

§ 19 Der Ankerneeken-Unternehmer resp. die Unternehmer müssen über alle erforderlichen Mittel verfügen, um täglich mindestens 800 Flösse empfangen und an Ort und Stelle gehörig placiren zu können.

Anmerkung I. Dem Ankerneeken-Unternehmer resp. den Unternehmern müssen zu diesem Zwecke mindestens 5 Dampfer und 400 Böte zur Verfügung stehen, von denen 3 Dampfer von wenigstens 15 HP. und 250 Böte ihr volles Eigenthum bilden müssen. Die Böte müssen in gutem Zustande sein, sowie volle Ausrüstung mit allem Reservezubehör und je 2 Ruderer haben. Ferner müssen die Unternehmer im Besitze von 25 Tauen, 6- und 8-zölligen Trossen, 5 Uferspillen und 50 Winden sein. Sodann sind die Unternehmer verpflichtet, für schwimmende und Uferbaracken zur Aufnahme sämtlicher Arbeiter Sorge zu tragen. Falls die Mittel u. s. w. (Entsprechend dem bisherigen Texte).

Bezüglich der vom Börsen-Comité proponirten Erhöhung der Zahl der täglich zu empfangenden Flösse von 400 auf 800 muss schliesslich noch bemerkt werden, dass eine Gruppe von Holzhändlern sich in einer an die Rigaer Hafenverwaltung eingereichten Eingabe bereit erklärt hat, im Falle der Uebertragung der Flössung an diese Gruppe, täglich mindestens 800 Flösse zu empfangen, geleiten und einzustellen und dass es bereits durch die Praxis erwiesen ist, dass diese Zahl keineswegs zu hoch gegriffen ist. Es sind, wie die Statistik zeigt, eben tatsächlich von den Ankerneeken sogar über 1000 Flösse an einem Tage bewältigt worden — und das bei den bisherigen, doch beschränkteren Hilfsmitteln, — allerdings unter Zuhilfe von mehr Dampfern und Arbeitern, als das Ortsstatut es verlangte. Es wird aber auch jeder Zeit im eigenen Interesse des betreffenden Unternehmers liegen, möglichst alle ankommenden Flösse zu bewältigen, da er dadurch 1) der Entstehung von ihm immer grosse Verluste bringenden Salomen vorbeugt, 2) bei dem im Rigaschen Hafen stets vorhandenen grossen Angebot von Schleppdampfern resp. Ankerneekenböten ohne wesentliche Mehrkosten eine von ihm sowieso zu leistende Arbeit erledigt und 3) sich die Zufriedenheit und das Vertrauen der Hafenverwaltung erwirbt, was für ihn bei der Einträglichkeit des Unternehmens im Hinblick auf die Chancen, bei der Konkurrenz nach Ablauf seines Kontraktes bevorzugt zu werden, von grösster Bedeutung ist.

§§ 20 und 21. Der Betrag des Sicherheitspfandes ist von 30,000 auf 60,000 Rbl. zu erhöhen, da bei dem grossen Werthe der zur Flössung gelangenden Holzmassen und in Anbetracht der Verluste, die den Holzindustriellen bei durch die Schuld der Ankerneeken hervorgerufenen Holzstauungen drohen, der mit 30,000 Rbl. normirte Sicherheitsfonds viel zu gering ist. Der § 21 würde demnach, im Hinblick auf das oben Erwähnte und die bereits am 24. März von der Hafenbehörde vollzogene theilweise Aenderung, zu lauten haben:

„§ 20. Für die korrekte Erfüllung aller Verpflichtungen beim Empfang und Geleiten der Flösse zu den Bestimmungsplätzen, sowie auch für die durch Schuld des Ankerneeken-Unternehmers den Holzindustriellen verursachten Schäden verantwortet der Ankerneeken-Unternehmer resp. die Unternehmer mit dem Sicherheitspfande und dem ganzen Inventar. Der Betrag des Sicherheitspfandes wird auf 60,000 Rbl. festgesetzt; diese Summe ist als Depot des Hafenchefs in die Rigasche Gouvernements-Rentei in baarem Gelde oder Staatspapieren einzuzahlen.“

Auch hier muss erwähnt werden, dass die oben genannte Gruppe von Holzhändlern bereit ist 60,000 Rbl. als Salog einzuzahlen.

§ 22 sollte gestrichen werden, da der Beweis, dass die beim Flössen beschäftigten Arbeiter ihre Sache kennen und von tadelloser



Führung sind, vor der Flössung nicht beigebracht werden kann und dieser § überhaupt nur eine gewisse Bedeutung haben konnte, so lange er die Bildung eines Ankerneeken-Artells im Auge hatte. Jetzt liegt es im Interesse des Ankerneeken-Unternehmers, selbst dafür zu sorgen, dass seine Arbeiter ihre Flössungs-Obliegenheiten verstehen. Das Prädikat „tadellose Führung“ dürfte auf die meisten Ankerneeken-Arbeiter überhaupt nicht anzuwenden sein.

§ 24. Nach dem genauen Wortlaut des § 24 müssen die Ankerneeken Unternehmer jedes einzelne Floss, nachdem es von den Flossleuten durch die Stromschnelle „Gladki“ geführt ist, mit ihren eigenen Leuten besetzen und weiter flössen; doch ist diese Bestimmung in der Praxis nie eingehalten worden.

Es ist vielmehr bei „Gladki“ nur ein Ankerneeken-Posten von ca. 20—40 Mann mit ca. 10—20 Böten zur Zeit des stärksten Eintreffens der Flösse im Frühjahr vorhanden, welche Zahl dann späterhin entsprechend der Abnahme der täglich eintreffenden Flösse sich noch weiter vermindert.

Die Thätigkeit dieser bei „Gladki“ stationirten Ankerneeken bestand darin, die ankommenden Flösse, je nach Bedürfniss, durch den Hauptarm der Düna östlich vom Dahlenholm oder durch die sog. „Trockene Düna“ zu dirigiren und den Flossleuten hie und da, wenn nöthig, einige Hilfe in Bezug auf die Einhaltung des richtigen Fahrwassers zu gewähren: theils durch Begleitung einer Partie Flösse eine gewisse Strecke hindurch in einem Boote, theils dann und wann auch — insbesondere bei ungünstigen Wasserverhältnissen — durch Durchführen der Flösse durch schwierige Stellen.

Die Uebernahme der Flösse durch die Ankerneeken in ihre volle Leitung, d. h. die Besetzung derselben mit ihren Leuten erfolgte dann in der Regel erst in der Gegend des unteren (nordwestlichen) Endes von Dahlenholm.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben bewiesen, dass die eben geschilderte Praxis den Anforderungen, die im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung der Flössung auf der angeführten Strecke gestellt werden können, im Ganzen genügt, und im Princip ist gegen eine solche Praxis auch gar nichts einzuwenden, da die Flössung auf beiden Armen der Düna rechts und links vom Dahlenholm an sich keine besonderen Schwierigkeiten bietet, die etwa Veranlassung zu Unordnungen, resp. Salomen bieten könnten. Nur in dem Falle, wenn wegen Mangels an freier Wasserfläche zwischen dem unteren Ende des Dahlenholmes und der Eisenbahnbrücke, zur Einstellung der Flösse oberhalb Jungfernhofs geschritten wird, wodurch naturgemäss eine Verschnälerung des den Flössen zur Verfügung stehenden Fahrwassers bewirkt und eine umsichtige Führung der Flösse erforderlich wird, wäre es angezeigt, dass die Ankerneeken schon oberhalb der mit Flössen

besetzten Stromstrecke die Flösse in ihre Leitung übernehmen, indem sie sie mit ihren Leuten besetzen. Ebenso müssen sie gehalten sein, für den Fall, wenn Stromschnellen resp. Steine in den Flussarmen links und rechts vom Dahlenholm in Folge niedrigen Wasserstandes die Flössung erschweren, den Flossleuten durch Besetzung der Flösse mit der erforderlichen Arbeiterzahl bei der Ueberwindung des betreffenden Hindernisses behilflich zu sein, so dass die Flossbesitzer nicht mehr, wie das bisher gewöhnlich der Fall war, noch für eigene Rechnung sog. корники, resp. Hilfsarbeiter anzunehmen brauchen.

Zieht man ferner in Betracht, dass es schon bei der bisher geübten oben angeführten Praxis, wo eben die Ankerneeken-Unternehmer nur einige wenige Arbeiter bei „Gladki“ hielten, ausserordentlich schwierig gewesen ist, möglichst alle eintreffenden Flösse täglich auch nur in der Gegend des unteren Endes des Dahlenholms zu empfangen, und dass die Ankerneeken in Zukunft weit mehr Aufmerksamkeit und Mühe auf die rationelle Placirung und Einstellung der Flösse an ihren Bestimmungsorten im Holzhafen werden verwenden müssen, als dieses nach der bisherigen Praxis der Fall war, — so kann man nur zu dem Schlusse gelangen: dass die rigorose Durchführung des § 24 in seiner jetzigen Fassung statt der Sache zu nützen, sie in empfindlichster Weise schädigen wird, indem sie eine beträchtliche Verminderung der Zahl der täglich zu empfangenden Flösse zur Folge haben würde — vielleicht um 50<sup>0</sup>/o.

Endlich sei noch darauf hingewiesen, dass die im § 26 statuirte Haftpflicht der Ankerneeken-Unternehmer bezüglich der sich zwischen „Gladki“ und der Eisenbahnbrücke etwa bildenden Salome durch Anerkennung der oben geschilderten Praxis in keiner Weise geändert wird; dass es also im eigensten Interesse der Ankerneeken-Unternehmer liegen wird, die von ihnen den Flössen von „Gladki“ ab zu gewährende Hilfe in der geeignetsten Weise und im ausgiebigsten Maasse den Flossleuten zu Theil werden zu lassen. Im Hinblick auf alles Dargelegte proponirt der Börsen-Comité folgenden Zusatz zum § 24:

„Den Ankerneeken-Unternehmern ist es freigestellt, unter ihrer eigenen Verantwortung (cf. § 26) und bei Nichtvorhandensein besonderer Umstände, wie die Einengung des Fahrwassers durch an den Ufern eingestellte Flösse, niedriger, die Flössung behindernder Wasserstand, Salome u. s. w., den Flössen resp. Karawanen auf der Strecke zwischen „Gladki“ einerseits und der Stromschnelle „Tscherep“ auf der grossen Düna, resp. dem Wimbe-Krüge auf der „Trockenen Düna“ andererseits, nur Führer (проводники или корники) mitzugeben.“

Zum § 26 müsste eine Anmerkung hinzugefügt werden, welche besagt, dass ein Salom, der sich oberhalb der Eisenbahnbrücke gebildet



hat, sich jedoch bis zur Pontonbrücke erstreckt, ebenfalls auf Grundlage des § 26 zu entwirren ist.

§ 28 normirt die Zahlung für die Flössung, wobei diese Zahlung besonders zu leisten ist: a. für den Empfang und das Geleiten der Flösse innerhalb des Holzhafens bis zum Bestimmungsorte oberhalb der Eisenbahnbrücke und b. für das Einstellen der Flösse an den Anbindestellen im Holzhafen. Die Trennung dieser beiden Manipulationen und demgemäss auch die Erhebung einer besonderen Zahlung für jede derselben, muss als eine durchaus richtige anerkannt werden, da 1) das Einstellen der Flösse „установка на причаль“ viel Arbeit und Mühe erfordert, und 2) viele Flösse von den Holzbesitzern selbst eingestellt werden, resp. garnicht eingestellt zu werden brauchen, so z. B. alle direkt nach unten, durch die Brücken gehenden Flösse. Gemäss einer im Oktober 1898 von der früheren Behörde für Hafenangelegenheiten auf Grundlage des § 26 erlassenen Ergänzung zu diesem § ist nun die Zahlung für die Entgegennahme, das Geleiten und Einstellen der Flösse im Widerspruch mit oben erwähneter Bestimmung, nicht getrennt, sondern alle Manipulationen umfassend normirt worden, wobei zudem noch das redaktionelle Versehen begangen ist, statt „установка плотовъ“ „постановка плотовъ“ zu sagen, welcher Umstand zu der Auffassung Veranlassung gegeben hat, als ob der Artell nicht zum „Einstellen“ der Flösse, sondern nur zur Befestigung der Flösse an den Anbindestellen verpflichtet gewesen wäre, während der § 24 doch ausdrücklich das Geleiten der Flösse bis zum „Bestimmungsort“ im Holzhafen und das hier vorzunehmende gehörige Einstellen der Flösse als Pflichten der Ankerneeken statuirt.

Durch diese Normirung, die, im Widerspruch mit der grundlegenden Bestimmung, alle Flösse mit derselben Zahlungsgebühr belastet, ganz unabhängig davon, ob die Flösse nur geleitet oder auch eingestellt, ob sie an ihrem Bestimmungsorte oberhalb der Eisenbahnbrücke befestigt worden sind oder die Flösse als nach unten gehende überhaupt einer Befestigung garnicht unterlagen, ist ein durchaus ungerechter Zahlungsmodus eingetreten, ganz abgesehen davon, dass das Einstellen der Flösse durch die Flossbesitzer selbst, resp. deren Leute, die eben nicht Spezialisten sind, nur zu Unordnungen im Holzhafen, ja sogar zu Salomen Anlass geben kann und jedenfalls eine rationelle Ausnutzung der ohnehin schon viel zu geringen, zum Einstellen der Flösse im Rigaschen Holzhafen zur Verfügung stehenden Wasserfläche vollkommen illusorisch macht. Endlich muss noch erwähnt werden, dass eine derartige Abweichung von dem im Ortsstatut gestellten Grundprincip, dass die Flossbewegung innerhalb des Holzhafens nur von den dazu berufenen Leuten ausgeübt werden dürfe, die Aufgabe der Hafenverwaltung äusserst erschweren würde; während sie in dem einen Falle es nur mit den Ankerneeken-Unternehmern zu thun hätte, die mehr oder weniger gut disciplinirt sind und

durch ihre ganze Stellung schon in unmittelbarer Abhängigkeit von ihrer vorgesetzten Behörde sind, würde die Hafenverwaltung beim Zulassen aller der unzähligen Holzhändler zum Einstellen ihrer Flösse es eben mit einer Menge von Leuten zu thun bekommen, denen zum grössten Theil Disciplin ebenso wie Verständniss für die Sache abgeht, die häufig selbst nicht in Riga wohnend, oft sogar nur äusserst schwer zu finden sind. Endlich muss betont werden, dass die im Jahre 1898 normirte Zahlung eine viel zu hohe ist, worauf bereits im Jahre 1898 (Eingabe des Börsen-Comités an den Livländischen Gouverneur vom 13. Juni 1898 № 480) unter Anführung von Ziffern-Material hingewiesen worden ist, und dass sich Holzhändlergruppen gefunden haben, die die Flössung für 4 resp.  $3\frac{1}{2}$  Kop. übernehmen wollen. Die grosse Belastung des Holzhandels durch verschiedene Abgaben ist allseits anerkannt worden und ist auf diesen Umstand auch vom Chef der Riga-schen Hafenbauten hingewiesen worden.

Es müsste daher die Zahlung für die Flössungsarbeiten überhaupt ermässigt und ferner eine besondere Zahlung normirt werden für den Empfang und das Geleiten (проводъ) der Flösse bis zum Bestimmungsort einerseits, und eine besondere Zahlung für das Einstellen derselben andererseits.

Dem § 28 wäre folgende Fassung zu geben :

„§ 28. Die Zahlung für den Empfang, das Geleiten bis zum Bestimmungsorte und das Einstellen der Flösse innerhalb des Holzhafens wird jedesmal bei Abgabe des Unternehmens publicirt, und zwar : a. besonders für den Empfang und das Geleiten der Flösse und b. besonders für das Einstellen.“

Ferner erweist es sich als durchaus nothwendig, dass die bisherige Taxe dahin ergänzt werde, dass für alle Hölzer, die nicht zur Kategorie der in der Taxe erwähnten Hölzer gehören (Balken, Mauerlatten, Brussen und Sleeper, die Gebühr pro Plenitz erhoben und normirt werde. Ihre Begründung findet diese Forderung in der Minderwerthigkeit der übrigen Hölzer, ihrer Verschiedenheit und der Unmöglichkeit im Flosse die Stückzahl zu konstatiren, wie z. B. bei Brennholz. Sodann müssen Hölzer, wie Poles, Pfosten, Stenzel (полсы, столбики и стенцели), wenn sie als Auflage накатъ) auf Balken, Brussen und Sleeper kommen, 8 Stück für einen Balken gezählt werden.

Die Anmerkung I zum § 28 muss folgenden Zusatz erhalten :

„Die Besitzer des Holzes sind nicht verpflichtet, ihre Arbeiter auf solchen Flössen zu halten, welche in einen Salom gerathen sind; dagegen muss der Ankerneeken-Unternehmer die Leitung und Befestigung solcher Flösse nach ihrer Herausnahme aus dem Salom ohne Betheiligung der Arbeiter der Holzbesitzer ausführen.“



Die Anmerkung II zu diesem § muss gestrichen und durch folgende ersetzt werden :

„Anmerkung II. Der Ankerneeken-Unternehmer ist verpflichtet, nach Massgabe der Möglichkeit die Flösse eines jeden Holzbesitzers einheitlich an einer Stelle zu gruppieren und nicht an verschiedenen Punkten zu verstreuen.“

Der Börsen-Comité kann dabei nicht umhin zu bemerken, dass nach Aussprüchen von Ankerneeken die volle Möglichkeit vorliegt, dieser Verpflichtung nachzukommen.

Zum § 29 ist der Zusatz zu machen :

„Die Anzeige über die Ankunft der Flösse ist auch dann zu machen, wenn die Flösse zu Plätzen unterhalb der Brücken befördert werden.“

Der Börsen-Comité kann dabei nur den Wunsch aussprechen, dass für die Nichterfüllung dieser Forderung eine empfindliche Strafe festgesetzt werde. Ferner hält es der Börsen-Comité für durchaus erwünscht, dass über diese Anzeigepflicht alljährlich eine entsprechende Publikation in den Gouvernements-Zeitungen von Livland, Kurland, Smolensk, Witebsk und Pskow in der ersten Hälfte des Februar erlassen werden möge.

Zu § 31 ist zu bemerken, dass die Länge des Taues mit 12 bis 15 Faden, bei einer Dicke von 3 Zoll im Umfange, zu normiren wäre. Die jetzt geforderten Dimensionen sind nicht zweckentsprechend, da ein Tau von 25 Faden Länge bei 4 Zoll Umfang ein Gewicht von über  $2\frac{1}{2}$  Pud hat, also ein Mann ausser Stande ist, mit diesem Gewicht zu manipuliren.

§ 32. Die Bestimmung, dass die Anzahl der auf den Flössen erforderlichen Wächter vom Hafenkapitän resp. Hafenchef festgesetzt wird, entbehrt jeder Grundlage und ist nicht ganz verständlich, da es doch jedem Holzbesitzer überlassen bleiben muss, die ihm nöthig erscheinenden Massregeln gegen Diebstahl zu ergreifen. Thut er dieses nicht, so ist es sein Schaden.

Der § 33 muss einer redaktionellen Aenderung unterzogen werden, da die früher in Geltung gewesenen Dokumente über das Quantum des Holzes und seine Hingehörigkeit (силавной билетъ), die gewissermassen einen Pass für das geflösste Holz bildeten, aufgehoben sind und jetzt nur die sogenannte „накладная“ besteht, die nur eine statistische Bedeutung hat.

In § 34 muss es nicht „тафлевка“, sondern „снятие коры“ (Schälen) heissen.

Der § 35 muss in Zukunft lauten: „beim Passiren des Rigaschen Hafens oberhalb der Eisenbahnbrücke müssen die Flösse resp. Partien eines nach dem andern u. s. w.“

Bei dem auf der Düna unterhalb der Pontonbrücke herrschenden regen Schiffsverkehr, erscheint es im Hinblick auf Sicherheit und Ordnung des Verkehrs wünschenswerth, das Flössen von Holzmaterialien in vielen einzelnen Flössen und ohne Zuhilfenahme von Bugsirdampfern auf ein möglichstes Minimum zu beschränken. Ganz vermeiden lässt es sich allerdings nicht, da häufig auch ganz kleine Partien in der Grösse eines Flosses oder kleiner, die die Unkosten eines Schleppdampfers nicht vertragen können, apart geflösst werden müssen, z. B. wenn Jemand überhaupt nicht mehr Waare hat, wenn eine kleine Partie an ein Schiff zum Verladen gebracht werden muss etc.

Im Verhältniss zur ganzen Menge des auf der Düna unterhalb der Pontonbrücke zur Flössung gelangenden Holzes sind diese kleinen Partien sehr gering und daher wären durch die Bewegung derselben keinerlei Schäden zu befürchten.

Es wäre also das Bugsiren nur für grössere Partien als obligatorisch anzuordnen, wobei die Maximal-Dimensionen dieser Partien fixirt werden müssten.

Bisher pflegte man Partien von ca. 100—120 Fuss Breite und 100—120 Faden Länge zu bugsiren. Da diese Dimensionen keine Schäden veranlasst haben, ihre Verkleinerung aber nur die Kosten des Bugsirens erhöhen und somit den ohnehin schon überlasteten Holzhandel noch mehr belasten würde, so erscheint es als richtig, bei diesen Dimensionen zu bleiben.

Endlich hält es der Börsen-Comité im Interesse der Schifffahrt für wünschenswerth, dass die Flösser veranlasst werden, möglichst das durch Stoder abgesteckte Fahrwasser zu meiden und sich mehr an den Ufern zu halten.

Im Hinblick auf das oben Dargelegte proponirt der Börsen-Comité, zum § 35 folgende Anmerkung zu machen:

„Auf der Düna unterhalb der Pontonbrücke ist das Flössen von Partien über 50 Fuss Breite und 35 Faden Länge ohne Hilfe eines Bugsirdampfers verboten; vom Dampfer bugsirte Partien dürfen eine Breite von 110 Fuss und eine Länge von 100 Faden nicht überschreiten. Ohne zwingenden Grund sollen Holzpartien unterhalb der Pontonbrücke nicht im abgesteckten Fahrwasser, sondern neben dem Fahrwasser bugsirt und geflösst werden.“

§ 36 muss im Hinblick auf die gewünschte Aenderung der Anmerkung II zu § 28 ebenfalls einer redaktionellen Aenderung unterzogen werden und muss daher in Zukunft heissen . . . . . : die Arbeiter auf den Flössen und der Subunternehmer des Holzbesitzers dürfen die Flösse nicht verlassen, bevor dieselben nicht durch die Arbeiter des Ankerneeken-Unternehmers befestigt sind, es sei denn, dass die Flösse in den Salom hineingerathen sind. (Anmerkung II zu § 28.)



§ 38 Anmerkung. Aus den schon oben beim § 16 dargelegten Gründen ist die kostenfreie temporäre Anlegefrist von 6 auf 48 Stunden zu erhöhen.

§ 44 ist redaktionell zu ändern, und zwar müsste es heissen:

Im Falle grossen Andranges von Flössen und wenn durch die Ansammlung derselben eine Gefahr vorauszusehen ist, kann der Einfluss von Flössen auf Anordnung der Hafenverwaltung inhibirt werden.

Anmerkung. Ueber eine solche Verfügung müssen die Flösser rechtzeitig und jedenfalls in einer solchen Entfernung von der Grenze des Rigaschen Holzhafens benachrichtigt werden, dass sie die Möglichkeit haben, ihre Flösse oberhalb der Grenzen des Rigaschen Holzhafens anzuhalten. In keinem Falle dürfen die Flösse aber oberhalb Friedrichstadt aufgehalten werden.

Wie bekannt, lässt sich ein Floss nicht plötzlich, sondern nur ganz allmählich durch Pflügen des Ufers mittels Haken (coxa) anhalten; hiezu ist aber ein geeigneter, noch von Flössen nicht besetzter Uferstreifen erforderlich, so dass es sich, wo viele Flösse in Frage kommen, um wersteweite Strecken handelt, um sie anzulegen (привалить) und aufzuhalten. Die Forderung, dass die Flösse nicht oberhalb Friedrichstadt aufgehalten werden dürfen, findet ihre Erklärung durch die dort befindlichen Stromschnellen, welche selbstverständlich möglichst frühzeitig passirt werden müssen.

Ferner muss, um Missverständnisse zu vermeiden, im ganzen Ortsstatut, wo von „Einstellen“ die Rede ist, das Wort „установка“ gebraucht werden. Das Wort Artell ist durch das Wort „Ankerneeken-Unternehmer“ und das Wort „Hafenkapitän“ durch das Wort „Hafenchef“ zu ersetzen.

Am 29. September theilte der Chef des Hafens dem Börsen-Comité mit, dass er in nächster Zeit eine Sitzung der Hafenbehörde in Sachen der Revision des Ortsstatutes über die Holzflössung, sowie der Ausarbeitung von Conditionen für die Abgabe des Ankerneekenbetriebes anzuberaumen gedenke. In Hinblick darauf ersuche er den Börsen-Comité, ihm mittheilen zu wollen, welche Personen namentlich nach Ansicht des Comité's aus der Zahl der Holzindustriellen und aus den Vertretern des Börsen-Comité's selbst zu dieser Sitzung als berathende Glieder eingeladen werden könnten. Auf Antrag der Delegation für das Holzgeschäft wurden vom Börsen-Comité dem Hafen-Chef in Vorschlag gebracht als Vertreter des Börsen-Comité's die Herren H. Kehrhahn und R. Lyra, als Vertreter der Holzhändler die Herren Jankel Hurwitz, Schaie Berlin, Mendel Gutmann, Abraham Rabinowitz und Leibe Berlin. Ausserdem nahmen an den Sitzungen der Behörde für Hafen-Angelegenheiten Theil die ständigen Vertreter des Börsen-Comité's und der Kaufmannschaft Generalkonsul Lübeck, Aeltester R. Braun und J. Siering resp. W. O. v. Seng-

busch und W. G. Meslin, sowie der Kanzlei-Director des Börsen-Comités N. v. Cramer, der auf Wunsch des Börsen-Comités und des Hafen-Chefs zu allen Sitzungen der Behörde für Hafen-Angelegenheiten als beratendes Glied hinzugezogen wird.

Wie schon oben berichtet, fand die erste Sitzung am 28. October statt. Dieser ersten, ziemlich stürmischen Sitzung folgten ebenso bewegte Sitzungen am 9., 17., 23., 29. November und 9. December, an welcher Schlus-Sitzung der nach Riga abdelegirte Chef des Administrativwesens der Abtheilung für Handelshäfen Chwostow theilnahm.

Gleich in der ersten Sitzung erwies es sich, dass die Anschauungen der Majorität in der Hafenbehörde, insbesondere aber des Hafenchefs, über das Nutzungsrecht der Uferbesitzer resp. Uferpächter und die Beschränkung dieses Rechtes, mit den Anschauungen des Stadthauptes und der Vertreter der Kaufmannschaft sich nicht deckten. Ferner erwies es sich, dass der Chef des Hafens es für wünschenswerth hielt, das Rammen der Anlegepfähle in die Hände der Hafen-Verwaltung zu nehmen und mit einem entsprechenden Antrage sich bereits nach Petersburg an den Chef der Hafen-Abtheilung der Haupt-Verwaltung gewandt habe.

Diese Umstände veranlassten das Stadthaupt, den Vorschlag zu machen ein Gutachten namhafter Juristen einzuholen. Zu diesem Zwecke fand im Local des Börsen-Comités eine Zusammenkunft des Juriconsulten des Börsen-Comités A. Kaehlbrandt und der Herren R. Büngner und N. v. Klot statt. An der Berathung betheiligten sich das Stadthaupt von Riga G. Armitstead, der Kanzlei-Director des Börsen-Comités N. v. Cramer, der Sekretair des Stadtamts E. v. Bötticher und Herr Rechtsanwalt v. Rüdiger. Das Resultat dieser Berathung war das folgende von den Herren A. Kaehlbrandt, R. Büngner und N. v. Klot abgegebene Rechtsgutachten.

#### R e c h t s g u t a c h t e n

betreffend die Fassung der Art. 4, 5 und 6 der neuen Verordnung über den Rigaer Holzhafen.

Durch die citirten Artikel dieser Verordnung werden in Bezug auf das Rammen von Pfählen zum Befestigen von Flössen in den Wassergebieten der dem Dünastrom angrenzenden Grundeigenthümer letztere allen übrigen Personen gleichgestellt. Darin liegt eine Verletzung der Rechte solcher Grundeigenthümer und ist daher wider den die Fassung der citirten Artikel feststellenden Beschluss der Hafenverwaltung vom 20. October 1904 aus folgenden Gründen zu protestiren.

In den Ostsee-Gouvernements befinden sich gemäss Art. 1011—1013 des III. Theils des Provinzialrechts sämmtliche Gewässer mit Ausnahme des Meeres, des Peipussees und der 6 sog. Freiseen in Kurland im



Eigenthum der Ufereigenthümer, und zwar stehen diejenigen fließenden Gewässer, welche Grundstücke verschiedener Eigenthümer durchschneiden oder bespülen, im gemeinschaftlichen Eigenthum der angrenzenden Grundherren, so dass jedem die Benutzung des sein Gebiet durchschneidenden oder bespülenden Theiles zusteht. Von dieser Regel ist im III. Theil des Provinzialrechts für die öffentlichen schiffbaren Flüsse, zu welchen die Düna laut Art. 1014 gehört, eine Ausnahme nicht statuirt. Es muss daher anerkannt werden, dass die Düna sich im gemeinschaftlichen Eigenthume der angrenzenden Grundherren befindet, so dass jedem dieser Grundherren die Benutzung des sein Gebiet bespülenden Theiles der Düna zusteht. Ferner ist es infolge des Begriffes des Eigenthumsrechtes (Art. 871 und 874 des III. Theiles des Provinzialrechts) unzweifelhaft, dass den Ufereigenthümern dieses Recht allein und mit Ausschluss aller übrigen Personen zusteht, soweit nicht im Gesetze Ausnahmen von dieser Regel ausdrücklich vorgeschrieben sind.

Es sind dann auch Beschränkungen der Rechte der Ufereigenthümer auf die Benutzung der angrenzenden Flusstheile im III. Theil des Provinzialrechts mehrfach vorhanden. Dieselben schreiben jedoch nur vor, dass der Ufereigenthümer einerseits bei öffentlichen Flüssen jede geringfügige Benutzung des Wassers, soweit deren Ausübung ohne Verletzung der Rechte des Grundeigenthümers geschieht, wie das Schöpfen, Waschen, Baden, Schwimmen, Schwemmen, Viehtränken, Fischen mit Angeln und Fahren im eigenen Kahn jedermann gestatten muss (Art. 1015) und andererseits, dass speciell die schiffbaren Flüsse von jedermann zur Schifffahrt und zum Holzflößen ungehindert benutzt werden dürfen (Art. 1016) und den angrenzenden Grundeigenthümern jede Anlage und Vorrichtung verboten wird, durch welche die Schifffahrt irgend behindert werden könnte (Art. 1018, 1019 und 1027).

Dagegen wird im III. Theil des Provinzialrechts ausdrücklich anerkannt, dass die Ufereigenthümer z. B. Fischwehre anlegen dürfen (Art. 1019); nur wird speciell hinsichtlich der Düna verlangt, dass die Fischwehren nicht eher aufgestellt werden, als bis wegen des gesunkenen Wassers keine Flösse und Strusen mehr herabzukommen pflegen, und nicht anders, als nach vorgängiger Anzeige an die Polizei-Behörde, welche Zeit und Ort der Anlage zu bestimmen hat, und dass endlich die Wehre nicht mit Steinen, Balken und Pfählen, sondern mit dünnen Hölzern befestigt werden dürfen und im Herbste herausgenommen werden müssen (Art. 1026).

Speciell die Städteordnung (Art. 8, 63 Pkt. 13 und 79, Pkt. 5 und Anmerkung 2) bestimmt, dass die durch städtische Grundstücke führenden Wasserstrassen, also auch die Düna, innerhalb der Stadtgrenzen im Eigenthume der Stadt sich befinden, aber der Benutzung aller

freizugeben sind, und dass die Stadt in gewissen Fällen für den Aufenthalt von Fahrzeugen auf diesen Wasserstrassen Zahlung erheben kann.

Wenn nun alle diese Gesetze klar und deutlich erweisen, dass das Rammen von Pfählen zum Befestigen der Flösse in der Düna das ausschliessliche Recht der Ufereigenthümer, resp. derjenigen Personen, denen sie dieses Recht übertragen haben (z. B. Arrendatore) ist, so muss andererseits zugegeben werden, dass der Rigaer Hafenverwaltung das Recht und die Pflicht zukommt, im Interesse der Schifffahrt und Flössung im Rigaer Hafenbezirke die Ordnung aufrechtzuerhalten und daher auch den Ufereigenthümern vorzuschreiben, wann, wo und in welcher Weise sie die Pfähle rammen dürfen.

Selbstverständlich ist die Hafenverwaltung aber nicht befugt, dieses den Ufereigenthümern zustehende Recht sich anzueignen. Das wäre ein Eingriff in die Privatrechte Dritter, der lediglich auf dem Wege der gesetzlich geregelten Expropriation mit entsprechender Entschädigung zulässig ist.

Es muss aber auch die Eventualität in Betracht gezogen werden, dass die Ufereigenthümer von ihrem Rechte des Pfähle-Rammens keinen Gebrauch machen wollten. Dadurch würde sich die Nothwendigkeit ergeben, im Interesse der Sicherheit des Flossverkehrs das Rammen der erforderlichen Pfähle anderweitig zu beschaffen. Nur in einem solchen Falle, d. h. wenn die Willenserklärung des Ufereigenthümers, selbst die Pfähle zu rammen, nicht rechtzeitig erfolgt sein sollte, kann der Hafenverwaltung das Recht zugestanden werden, die Pfähle selbst zu rammen, resp. das Rammen der Pfähle beliebigen dritten Personen aufzutragen.

Vorstehenden Darlegungen hat die bisherige Praxis stets entsprochen.

Die Fassung der §§ 4, 5 und 6 der vorliegenden neuen Verordnung für den Rigaer Holzhafen dehnt dagegen die Competenz der Hafenverwaltung bis zur Zueignung der Rechte der Ufereigenthümer aus. Aus diesem Grunde muss gegen diese Fassung des Beschlusses der Hafenverwaltung vom 20. October 1904 protestirt werden.

Die auf Grundlage dieses Rechtsgutachtens abgegebene „Besondere Meinung“ des Stadthaupts und der Vertreter der Kaufmannschaft ist denn auch im Protokolle der Sitzungen der Behörde für Hafenangelegenheiten verschrieben worden.

Was das Endresultat dieser Sitzungen anbetrifft, so kann anerkannt werden, dass im Grossen und Ganzen die Wünsche, resp. Forderungen der Repräsentanten der Kaufmannschaft und des Holzhandels zur Geltung gekommen sind und dass das zuletzt ausgearbeitete Ortsstatut einen ganz anderen Charakter erhalten hat, als das anfänglich vom Hafenchef eingebrachte Project, nach welchem die Abgabe des



Flössungs-Unternehmens vom Hafenchef abhängen sollte, die freien Ankerneeken verschwinden und statt dessen ein zweites Monopol für die Flössung auf dem unteren Theil der Düna geschaffen werden sollte, gemäss welchem ferner die Kosten der Errichtung der drei Schutz-Pfahlreihen der Flössungs-Unternehmer demnach der Holzhandel tragen sollte und welches schliesslich im Auge hatte, das Rammen der Anbindepfähle in die Hände der Hafenverwaltung zu legen. Noch viele andere lästige Bestimmungen, die im ersten Entwurfe in's Auge gefasst worden waren, sind vom Hafenchef fallen gelassen oder von der Majorität nicht unterstützt worden. Alles dieses ist aber meist nach hartem Kampfe erreicht worden.

Das von der Behörde für Hafenangelegenheiten ausgearbeitete und vom Gouverneur erlassene Ortsstatut über die Flössung befindet sich im Anhange, als Beilage zu dem Jahresbericht. Die von der Behörde ausgearbeiteten Bedingungen der Abgabe haben folgenden Wortlaut:

#### Conditionen

für die Vergebung des Unternehmens des Empfanges, des Geleitens und der Befestigung der Flösse, sowie der Einstellung derselben im Rigaschen Holzhafen vom 1. Januar 1905 ab auf die Dauer von sechs Jahren.

#### § 1.

Die Ausrüstung der Ankerneekenunternehmer muss aus folgenden Gegenständen bestehen, die unbedingt ihr volles Eigenthum sein müssen:

- 1) 3 Dampfer, davon 2 von nicht weniger als 15 und 1 von nicht weniger als 8 nominellen Pferdekraften;
- 2) 250 Böte, ausgerüstet mit allem Reservezubehör;
- 3) 25 Buchten 6 und 8 zölliger Trossen (Tae),
- 4) 5 Uferspillen;
- 5) 50 Winden;
- 6) Schwimmende und am Ufer befindliche Räumlichkeiten für Arbeiter;
- 7) 10 schwimmende Wächterhäuschen (Maiken).

Jedes Boot muss 2 Ruderer haben.

Als Ruderer werden Leute von unbescholtener Führung und gesundem Körperbau angenommen, welche die Pflichten eines Ankerneeken gut kennen.

Falls die erwähnten Mittel zum Empfange von 800 Flössen pro Tag nicht genügen sollten, haben die Ankerneeken-Unternehmer selbst für rechtzeitige Beschaffung, sowohl der fehlenden Gegenstände, wie auch der Arbeitskräfte Sorge zu tragen.

In diesem Falle müssen die fehlenden Gegenstände von den Ankerneeken-Unternehmern als volles Eigenthum erworben, oder aber zeitweilig, für die Zeit des Bedarfs derselben, beschafft werden.

## § 2.

Ohne Genehmigung des Hafenchefs sind die Ankerneeken-Unternehmer nicht herechtigt, sich an anderen Arbeiten, ausser der Holzflössung, sowohl mit ihrem Personalbestande, wie auch mit dem Inventar zu betheiligen.

## § 3.

Den Empfang, das Geleiten und das Befestigen der Flösse (cf. Anmerkung zum § 15 des Ortsstatuts) im Holzhafen haben die Ankerneeken-Unternehmer tagtäglich, Sonn- und Feiertage nicht ausgeschlossen, sowie auch des Nachts zu bewerkstelligen.

Anmerkung. Das Einstellen der Flösse seitens der Ankerneeken-Unternehmer geschieht aber nur nach beiderseitiger Uebereinkunft mit den Holzhändlern.

## § 4.

Als Entschädigung an die Ankerneeken-Unternehmer für die von diesen übernommene Verpflichtung haben die Holzhändler zu zahlen: für Empfang und das Geleiten der Flösse im Holzhafen und das Befestigen derselben an den Anbindevorrichtungen für Balken, Mauerlatten, Sleeper und Brussen — Kop. per Stück, wobei 3 Sleeper, 6 Schwellen oder Lafetten für 1 Balken gezählt werden. Poles, Pfosten und Stenzel sollen, wenn sie als Auflage auf Flössen von Balken, Brussen und Schwellen dienen, zu 8 Stück für einen Balken gezählt werden.

Wenn dieses Holz, ebenso auch Brennholz, als besondere Flösse gehen, so wird die Zahlung per Plenitze erhoben: für Empfang, Geleiten und Befestigen an den Anbindevorrichtungen à — Kop.

Brennholz auf trockenen Stämmen, sowie auch Toppenden müssen zusammen mit den Stämmen, als Plenitze gezählt werden.

Das Einstellen der Flösse auf Anordnung des Hafenchefs wird durch die Ankerneeken-Unternehmer gegen eine besondere Entschädigung seitens der Holzhändler bewerkstelligt.

## § 5.

Als Gewähr für die correcte Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen, sowie zur Sicherstellung von Forderungen für durch Schuld der Ankerneeken geursachte Schäden, haben die Ankerneeken-Unternehmer in der Rigaschen Gouvernementsrentei, als Depositum des Hafenchefs, einen Salog von 60,000 Rbl. in baarem Gelde oder in zinstragenden Staatspapieren zu hinterlegen. Das den Ankerneeken-Unternehmern gehörende Inventar dient, ebenso wie der Salog, als Sicherheit für die Erfüllung der von ihnen übernommenen Verpflichtungen (cf. § 17 des Ortsstatuts).



## § 6.

Der Theil des Salogs, welcher zur Deckung von durch die Ankerneeken-Unternehmer geursachten Verlusten, sowie laut §§ 16, 17 u. 21 des Ortsstatuts ausgeführte Arbeiten in Anspruch genommen wird, muss jedesmal bis zur Höhe von 60,000 Rbl. im Laufe von zwei Wochen nach Empfang einer diesbezüglichen Aufforderung der Hafenverwaltung ergänzt werden. Falls in der bestimmten Frist der Salog nicht ergänzt wird, so gelten diese Conditionen als übertreten und die Ankerneeken-Unternehmer verlieren das Recht auf Rückempfang des Salogs, welcher in die Disposition der Rigaschen Hafenbehörde übergeht, behufs Befriedigung der aus den erwähnten Conditionen resultirenden Prätensionen und Einzahlung des Restes des Salogs zum Besten der Krone.

## § 7.

Die Ankerneeken-Unternehmer haben nicht das Recht, vor Ablauf der Vertragsfrist von der Erfüllung der in Bezug auf die Holzflössung übernommenen Verpflichtungen zurückzutreten, sowie auch diese Verpflichtungen ohne besondere Genehmigung der Behörde für Hafenangelegenheiten einer andern Person zu übertragen, bei Gefahr des Verlustes des Salogs.

Unabhängig hiervon verantworten dieselben für die durch ihren Rücktritt geursachten Verluste mit ihrem ganzen Salog und dem Inventar.

## § 8.

Nach Ablauf der Vertragsfrist bleibt der Salog noch 6 Monate, d. i. bis zum 1. Juli 1911 in der Disposition der Rigaschen Behörde für Hafenangelegenheiten für den Fall der Geltendmachung von Forderungen, die aus der übernommenen Verpflichtung resultiren.

## § 9.

Jeder, wenn auch nicht durch Schuld der Ankerneeken-Unternehmer entstandene Flossbruch (Salom) muss von ihnen ohne besondere Entschädigung entwirrt werden.

In dem Falle, wenn der entstandene Flossbruch oder die Anhäufung von Flößen nicht innerhalb der vom Hafenchef hierfür angesetzten Frist entwirrt werden sollte und die Nothwendigkeit der Ausführung irgend welcher Arbeiten für Rechnung der Ankerneeken-Unternehmer sich ergeben sollte, so werden solche Arbeiten auf Anordnung der Hafenverwaltung für Rechnung der Salogsumme ausgeführt und die Ankerneeken-Unternehmer haben nicht das Recht, die Höhe der gemachten Ausgaben anzufechten.

## § 10.

Alle in § 1 dieser Conditionen angeführten Mittel zur Ausführung der Holzflössung, sowie die Documente über das Eigenthumsrecht derselben müssen von den Ankerneeken-Unternehmern nicht später als am 1. Februar jeden Jahres der Hafenverwaltung zur Besichtigung vor-

gewiesen werden. In dem Falle, wenn die Hafenverwaltung unter den Flössungsmitteln welche als untauglich findet, sind die Ankerneeken-Unternehmer verpflichtet, dieselben binnen Monatsfrist in Stand zu setzen oder aber durch andere, brauchbare zu ersetzen; bei Nichterfüllung dieser Forderung ist die Hafenverwaltung berechtigt, die untauglichen Gegenstände durch andere für Rechnung des Salogs der Ankerneeken-Unternehmer zu ersetzen.

#### § 11.

Die entsprechend der Art der Operationen erforderlichen Handelsdocumente müssen von den Ankerneeken-Unternehmern der Hafenverwaltung am 15. Januar jeden Jahres vorgewiesen werden.

#### § 12.

Die Ankerneeken-Unternehmer sind verpflichtet, ihr Eigenthum gegen Unfälle zu versichern.

#### § 13.

In Allem, was sich auf die Holzflössung bezieht, sind die Ankerneeken-Unternehmer verpflichtet, sich streng an die in dem Ortsstatut enthaltenen Bestimmungen zu halten.

#### § 14.

Alle Kosten, die mit dem Abschluss dieser Conditionen verbunden sind, haben die Ankerneeken-Unternehmer zu tragen.

#### § 15.

In allen Fällen, die in diesen Conditionen nicht vorgesehen sind, verfahren beide Theile auf Grundlage der bestehenden Civilgesetze.

### Bekanntmachung über den Torg.

Die Rigasche Behörde für Hafenangelegenheiten macht bekannt, dass am 12. Januar d. J. in Riga, Bremerstrasse Nr. 5, ein endgiltiger Torg, ohne Peretorg, behufs Vergebung des Ankerneekengewerbes für die Flössung von Holz im Rigachen Holzhafen vom 1. Januar 1905 ab auf die Dauer von 6 Jahren nur durch Einreichung von Offerten in versiegelten Couverts stattfinden wird.

Die versiegelten Couverts müssen an die Rigasche Behörde für Hafenangelegenheiten adressirt sein und bei der Behörde bis 1 Uhr Mittags an dem für die Torge festgesetzten Tage einlaufen unter Beifügung einer Quittung der Rigaschen Gouvernementsrentei über die Einzahlung eines Salogs von 15,000 Rbl. als Depositum des Rigaschen Hafenchefs, mit Beobachtung der Art. 144, 145 und 148 der Verordnung über Kronslieferungen (Ausg. v. J. 1900), d. i. in der Offerte muss gesagt sein, dass dem Unternehmer die Conditionen bekannt sind und das Couvert muss die Aufschrift tragen: „Offerte für die Torge zur Vergebung der Holzflössung.“



Hierbei muss auch die Taxe declarirt werden, nach welcher der Unternehmer das Ankerneekengewerbe zu übernehmen wünscht, wobei die Taxe besonders angegeben werden muss für den Empfang, das Geleiten und Befestigen der Flösse und wieder besonders für das Einstellen der Flösse in die Holzgärten.

Derjenige, dem die Flössung übertragen werden wird, ist verpflichtet, im Laufe einer Woche den Salog durch Einzahlung von 45,000 Rbl. bei der Rigaschen Gouvernementsrentei in baarem Gelde oder in solchen Werthpapieren, die als Salog bei Kronslieferungen angenommen werden, zu ergänzen. Im Falle der Nichterfüllung dieser Forderung, gehen die ursprünglich eingezahlten 15,000 Rbl. in das Eigenthum der Krone über und in diesem Falle übergibt die Behörde das Unternehmen einer andern Person aus der Zahl der Mitconcurrenten oder aber bestimmt den Termin für einen neuen Ausbot.

Das Ortsstatut für die Holzflössung tritt nicht früher als am 1. Januar 1905 in Kraft und die Conditionen für die Vergebung des Ankerneekengewerbes sowie andere Auskünfte können in den Geschäftsstunden in der Rigaschen Behörde für Hafenangelegenheiten eingesehen werden.

Hierbei fügt die Behörde für Hafenangelegenheiten noch hinzu, dass die Vergebung des Unternehmens an einen oder mehrere Unternehmer nicht ausschliesslich von der Höhe der geforderten Entschädigung abhängen wird, sondern hierbei von der Behörde auch Sachkenntnisse, Erfahrung und andere Qualificationen des Unternehmers oder der Unternehmer in Berücksichtigung gezogen werden sollen.

## 61. Getreide-, Saat- und Oelkuchengeschäft.

a. Conferenz zur Ausarbeitung von einheitlichen Formularen für Conossemente, Frachtverträge und Contracte im Getreide-Exporthandel.

Der St.-Petersburger Börsen-Comité theilte am 23. Februar 1904 sub Nr. 194 dem Rigaer Börsen-Comité mit, dass, mit Genehmigung des Finanzministeriums, eine Conferenz von Vertretern der Börsen-Comités in den Hafenstädten Russlands einberufen werden solle, deren Aufgabe darin zu bestehen hätte, gemäss den Beschlüssen der im November 1903 beim Finanzministerium stattgehabten Conferenz für den Börsenhandel, die Frage über Zeit, Ort und Modus der Einberufung einer internationalen Conferenz zur Ausarbeitung von Formularen für Conossemente, Frachtverträge und Contracte im Exporthandel mit Getreideproducten zu erörtern, sowie die seitens Russlands auf diese Conferenz zu bringenden Anträge auszuarbeiten. In Folge dessen bat der St.-Petersburger Börsen-Comité, für diese Conferenz die vorhandenen

Materialien vorbereiten und rechtzeitig zur vorläufigen Bearbeitung und Zusammenstellung ihm übersenden, sowie ihn davon benachrichtigen zu wollen, welche Zeit zur Einberufung der Conferenz am geeignetsten erscheine.

Der Rigaer Börsen-Comité antwortete hierauf am 27. März sub Nr. 384, auf Grund eines Gutachtens seiner Delegation für das Getreide- und Saatgeschäft, Folgendes:

„In der Voraussetzung, dass die im Pkt. 27 des Protocolls der Conferenz der Vertreter der Börsen-Comités dargelegten Beschlüsse in erster Reihe das Material für die beim Petersburger Börsen-Comité einzu berufende Conferenz bieten sollen, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité, in Folge des Schreibens des St.-Petersburger Börsen-Comités vom 23. Februar d. J. sub Nr. 194, in Nachstehendem seine Stellungnahme zu diesen Beschlüssen zum Ausdrucke zu bringen.

Mit den Beschlüssen zu A und B des Pkt. 27 hinsichtlich des englischen Konnessoments vom Jahre 1902 und des Londoner Contracts vom Jahre 1903 ist der Rigaer Börsen-Comité im Allgemeinen einverstanden, doch glaubt er auf sie zur Zeit nicht näher eingehen zu sollen, da sie für die Baltischen Häfen und speciell für Riga einstweilen noch keine Geltung haben.

Was die folgenden Beschlüsse anbetrifft, so kann der Börsen-Comité nicht umhin, seine Ansicht dahin auszusprechen, dass, so wünschenswerth ihre Durchführung wäre, diese gerade in den wichtigeren Theilen nur dann auf dem Weltmarkte durchgeführt werden könnten, wenn der ausländische Käufer gezwungen wäre, sich ihnen zu fügen, d. h. wenn der russische Verkäufer sich auf den Standpunkt stellen könnte, dass er sein Getreide nicht abgibt, wenn sich der ausländische Käufer seinen Bedingungen nicht fügt. Da aber das oeconomische Leben des Russischen Reichs auf dem Export seiner Bodenerzeugnisse beruht und für den grössten Theil seiner landwirtschaftlichen Producte keine andere Verwendung hat, als den Verkauf in's Ausland, letzteres aber sehr wohl seine Bedürfnisse aus anderen Productionsländern decken kann, so wird schliesslich doch immer der russische Verkäufer gezwungen sein, sich den Bedingungen des ausländischen Käufers zu fügen.

Im Einzelnen erlaubt sich der Börsen-Comité zu bemerken

zu C. „Art und Weise der Probeabnahme“: die Gegenwart eines Controlleurs bei der Probeabnahme obligatorisch zu machen, erscheint nicht angängig, doch müsste er unbedingt zur Theilnahme zugelassen werden, falls er sich rechtzeitig meldet.

Die Probeabnahme in Zwischenräumen von je  $\frac{1}{2}$  Stunde erfolgen zu lassen, überhaupt zeitlich zu normiren, erscheint dem Börsen-Comité durchaus unpractisch, sondern es müsste die Probe von einem bestimmten



Quantum z. B. von je 50 Quarter oder je 100 Sack genommen werden; Hauptbedingung aber ist es, dass die abgenommenen Proben gut durcheinander gemischt werden und eine Durchschnittsprobe gemacht wird, auf Grund deren später die Arbitrage stattfindet, was in London bisher nicht geschah.

Das Verlangen, dass die Arbitrage eine freie sei, d. h. dass jede von den Parteien designirte Person Schiedsrichter sein dürfe, erscheint dem Börsen-Comité unpractisch und undurchführbar, da man dem einen Schiedsrichter nicht zumuthen kann, mit einer nicht zum Getreidehandel gehörenden und somit nicht sachverständigen etwa zum Schiedsrichter gewählten Person, überhaupt in eine Berathung einzutreten. Ferner nicht zuzustimmen vermag der Börsen-Comité dem Beschlusse, dass der Schiedsrichter keine Vergütung erhalten solle, da sich wohl kaum geeignete Personen finden werden, die das nicht leichte Amt ohne jegliche Entschädigung übernehmen.

Endlich erscheint auch das Verlangen unberechtigt, die Arbitragen Hull—Liverpool für Abschlüsse, die mit anderen Häfen gemacht sind, völlig aufzuheben, da es keinem Getreidehändler verwehrt werden kann, für eine z. B. in Newcastle gelöschte Ladung Arbitrage, wenn er es will, in Hull auszubedingen.

Der Rigaer Börsen-Comité hält es aber für nothwendig, darauf hinzuweisen, dass eine Stellungnahme der Getreideexporteure der Baltischen Häfen zu den Contracten der Londoner Corn Trade Association und der Hull Corn Trade Association für das Baltische Geschäft unerlässlich erscheint.

Diese Contracte haben die Tendenz, das Geschäft von einem „Cif“ Geschäft in ein „delivered“ Geschäft umzuwandeln, gegen welche Tendenz nicht entschieden genug Stellung genommen werden kann. Ferner darf es nicht dem Gutdünken der Schiedsrichter ohne jegliche Beschränkung anheimgegeben sein, zu beschliessen, dass die abgeladene Waare von dem Käufer vollständig zurückgewiesen werden kann, und endlich muss der Käufer, wenn er es wünscht, das Recht haben, Arbitragefragen den officiellen Schiedsgerichten in London oder Hull zur Entscheidung zuzuweisen, da in vielen Fällen nur eine officielle Arbitrage genügend unparteiisch erscheinen dürfte.

Der Rigaer Börsen-Comité bittet den St.-Petersburger Börsen-Comité, diese Fragen in das Programm des ersten Congresses der Vertreter der Börsen-Comités aufzunehmen.

Der in D dargelegte Beschluss, die Getreide-Standarts durch die russischen Börsen-Comités aufstellen zu lassen, ist dem Börsen-Comité durchaus sympathisch und die Durchführung dieses Beschlusses erscheint ihm von nicht geringer Bedeutung, und sollte für den Beginn der Aufstellung der Standarts in der neuen Saison ein Termin festgestellt

werden und zwar erlaubt sich der Börsen-Comité für die Südhäfen den 1. September, für die Baltischen Häfen den 1. October als ersten Termin vorzuschlagen.

Hinsichtlich der in E vorgeschlagenen Abänderungen des vom Berliner Verein der Getreidehändler ausgearbeiteten Contracts vom Jahre 1902 erlaubt sich der Börsen-Comité die Annahme des von ihm ausgearbeiteten Contracts zu empfehlen und ein Exemplar desselben hiebei zu übersenden, wobei der Börsen-Comité darauf hinweisen will, dass über diesen Entwurf mit den Börsen-Comités von Reval und Libau bereits eine Einigung erzielt war, die schliesslich an einer geringen Differenz mit dem Libauer Börsen-Comité über einen Punkt scheiterte.

Zu der in F erörterten Frage ist der Rigaer Börsen-Comité der Meinung, dass eine solche Einschränkung nicht im diesseitigen Interesse liegt, zumal die Wahl des Ortes der Expertise bisher gewöhnlich dem Verkäufer überlassen war.

Was nun endlich den für die Conferenz geeignetsten Termin anbetrifft, so beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité mitzutheilen, dass ihm der Juni die geeignetste Zeit zur Einberufung zu sein scheint."

Diese Conferenz wurde zum 12. April 1904 einberufen und zur Theilnahme an derselben wurden seitens des Rigaer Börsen-Comités die Herren Wilh. Beyermann und Secretär M. v. Reibnitz delegirt.

Ueber den Verlauf dieser Conferenz statteten die genannten Vertreter folgenden Bericht ab:

„Die Conferenz, an der ca. 16 Vertreter der Börsen-Comités von St.-Petersburg, Reval, Riga, Libau, Odessa, Nikolajew und Rostow a/D. theil nahmen, wurde am Montag, den 12. April, 3 Uhr Nachmittags durch eine kurze Ansprache des Präses des St.-Petersburger Börsen-Comités wirkl. Staatsraths Prosorow eröffnet, worauf der Chef der Handelsabtheilung des Finanzministeriums, wirkl. Staatsrath M. M. Fedorow, in längerer Rede seine Ansichten über das gegenwärtige Verhältniss der russischen zu den ausländischen Getreidehändlern darlegte und der Conferenz Weisungen für ihr weiteres Verfahren ertheilte.

Diesen Weisungen folgend, beschloss die Conferenz einstimmig, im Namen der durch sie vertretenen Börsen sich zu verpflichten, bis zur Regelung der Contractfrage keinerlei Geschäfte mit dem Auslande auf Grund der neuen Contracte zu schliessen und sofort hiervon die betreffenden ausländischen Börsen telegraphisch zu benachrichtigen, mit der Bitte, baldmöglichst sich mit der Erörterung der Contractfrage auf einem internationalen Congresse einverstanden erklären und Zeit und Ort desselben bestimmen zu wollen. Dieses Telegramm wurde an die Börseninstitutionen von Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Bremen, Köln, Mannheim, Rotterdam, Amsterdam und Braila gesandt und sodann durch ein ausführliches Schreiben bestätigt. Für den Fall der Annahme des vor-



geschlagenen Congresses, sollten auf demselben russischerseits alle die an der gegenwärtigen Conferenz theilhabenden Börsen-Comités und, wenn irgend möglich, durch die gegenwärtigen Delegirten derselben vertreten sein, und zwar in der Erwägung, dass, falls neue Vorschläge und Anträge gemacht werden sollten, die russischen Börsen-Comités in der Lage wären, auf Separatsitzungen zu diesen Vorschlägen und Anträgen einheitliche und beschlussfähige Stellung zu nehmen.

Sodann wurde beschlossen, auf der gegenwärtigen Conferenz nur den deutsch-niederländischen Contract, die Bestimmungen über das Rotterdamer Schiedsgericht und den Ostseecontract zu behandeln, und zwar ersteren einstweilen nur für Theilladungen aus Süd-Russland, dabei aber schon die Abweichungen festzustellen, die bei einer eventuellen Anwendung desselben auf die baltischen Häfen vorzunehmen wären. Endlich sollten Maximum und Minimum der russischen Forderungen genau fixirt, bis zur Erörterung auf dem internationalen Congresse aber streng geheim gehalten werden. Von der Erörterung des neuen englischen Contracts wurde einstweilen in der Erwägung Abstand genommen, dass eine Einigung mit den deutschen Getreidehändlern leichter zu erzielen und ein hier errungener Erfolg von nicht geringem Einflusse auf die Verhandlungen mit den Engländern sein dürfte. Der englische Contract solle sodann auf einem späteren zweiten internationalen Congresse erörtert werden.

Schliesslich wurde beschlossen, für die Concentrirung sämtlicher Verhandlungen bezüglich des deutsch-niederländischen Contracts u. s. w. ein temporäres Bureau bei der St. Petersburger Börse zu errichten, dessen Kosten von sämtlichen Börsen-Comités des Russischen Reiches zu tragen wären. Da die Vorlage des Finanzministeriums wegen Errichtung von regelmässigen Handelstagen in Russland und eines Bureaus derselben wohl an den Reichsrath gebracht, die gesetzliche Sanction aber noch nicht erhalten habe, sollte der Finanzminister um die Erlaubniss zur Errichtung des temporären Bureaus gebeten werden. Diese Erlaubniss erfolgte auf der Audienz der Glieder der Conferenz.

Auf den einzelnen Sitzungen der Conferenz, unter dem Präsidium des Börsenältesten der St. Petersburger Börse, Blessig, wurden der deutsch-niederländische Contract, die Bestimmungen des Rotterdamer Schiedsgerichts und des Ostseecontracts Punkt für Punkt sehr genau, aber durchaus sachlich durchgenommen und eine vollkommene Einigung zwischen den Süd- und Nordhäfen erzielt.

Am Freitag, den 16. April, wurde die Conferenz geschlossen und an demselben Tage um 6 Uhr Abends vom Finanzminister Geheimrath Kokowzew, der in längerer Rede seine besondere Befriedigung über das zum ersten Male erreichte vereinigte Vorgehen der russischen Börsen gegen die Ansprüche der ausländischen betonte und zu Nachgiebigkeit und Entgegenkommen mahnte.

Das oben erwähnte Rundschreiben an die ausländischen Börseninstitutionen lautete folgendermassen :

„Die Vertreter der Börsen-Comités sämtlicher russischer Häfen hatten sich, auf Grund eines Beschlusses des im November 1903 stattgehabten Kongresses der Börsen-Kaufmannschaft von ganz Russland, zu einer Conferenz versammelt und haben dabei den von Ihnen zur Einführung vom 1. April d. J. ab vorgeschlagenen Contract für Geschäftsabschlüsse mit Getreide aus den Häfen des Schwarzen oder Asowschen Meeres, sowie der Donau einer sorgfältigen und allseitigen Erörterung unterzogen. Bevor die Conferenz jedoch zu einer eingehenden Besprechung der einzelnen Punkte dieses Contractes schritt, erachte sie es für geboten, den unanfechtbaren Grundsatz auszusprechen, dass jeglicher Vertrag nur das Ergebniss eines freiwilligen beiderseitigen Uebereinkommens beider beteiligten Parteien sein kann. Einem derartigen Uebereinkommen pflegen kürzere oder längere Verhandlungen voranzugehen, bei denen die eine, wie die andere Partei ihre Wünsche äussert und diejenigen Bedingungen stellt, welche von der anderen Partei angehört und angenommen oder abgelehnt werden. Durch beiderseitige, auf die Berücksichtigung der berechtigten Interessen jeder Partei gerichtete Zugeständnisse wird sodann die Uebereinstimmung erreicht, die jedem Vertrage zu Grunde liegen muss.

Auf ganz anderem Wege ist der gegenwärtig vorliegende Contract zu Stande gekommen.

Wenn auch die vom deutschen Handelstage ausgearbeiteten Contractentwürfe den russischen Börsen mitgeteilt worden sind, so haben doch die Vertreter der russischen Exporteure an der Ausarbeitung dieser Entwürfe in keiner Weise theilgenommen, auch ist ihre Stimme von den Vertretern des deutschen Getreidehandels kein einziges Mal angehört worden. Indessen können die russischen Hafenbörsen nicht hoch genug die Bedeutung, die der deutsche Getreidehandel auf dem Weltmarkte sich erobert hat, und das Bestreben der deutschen Handelsinstitutionen, für Geschäfte mit russischem, nach Deutschland und den Niederlanden einzuführendem Getreide sich eine selbständige Contractform zu schaffen, als durchaus berechtigt anerkennen. Wir sind bereit, mit allen Mitteln und Kräften, soweit dadurch unsere Würde und das wesentliche Interesse unseres Handels nicht beeinträchtigt werden, jenem Bestreben entgegenzukommen, sind aber fest davon überzeugt, dass der sicherste Weg zum Erreichen Ihres Zieles nicht darin besteht, dass die russischen Exporteure zur Annahme des von Ihnen ausgearbeiteten Contracts gezwungen werden, was sie bereits abgelehnt haben, sondern in einem friedlichen Uebereinkommen, bei welchem durch gegenseitige Zugeständnisse die berechtigten Interessen beider Parteien Befriedigung finden.



Indem wir diesen Weg beschreiten und Ihnen entgegenzukommen wünschen, beehren wir uns, in Ausführung des Ihnen in unserem Telegramme vom 12/25. d. M. mitgetheilten Beschlusses, Sie ganz ergebenst aufzufordern, Zeit und Ort für die Conferenz von Vertretern der deutschen und niederländischen Getreideimport-Börsen und der russischen Hafen-Börsen in noch zu vereinbarender Zahl bestimmen zu wollen. Die Vertreter der russischen Börsen werden von der Conferenz der Börsenkaufmannschaft von ganz Russland erwählt werden.

Von Ihrem Beschlusse bitten wir baldmöglichst den St. Petersburger Börsen-Comité benachrichtigen zu wollen.

Vorsitzender der Conferenz und der St. Petersburger Börse.

Der St. Petersburger Börsen-Comité übersandte nun dem Rigaer Börsen-Comité die Abschrift eines an ihn gerichteten Schreibens des Deutschen Handelstages vom 2. Mai (19. April), durch welches dieser mittheilte, dass er, da der deutsch-niederländische Vertrag nur für den Verkehr mit dem Süden Russlands gelten solle, allerdings nur Einladungen zum internationalen Congresse an die Börsen-Comités von St. Petersburg, Nikolajew, Odessa, Rostow und Taganrog erlassen habe, nun aber, da er aus dem Schreiben des Petersburger Börsen-Comités ersehe, dass für den bevorstehenden Congress die Vertreter der russischen Börsen von der Konferenz der Börsenkaufmannschaft von ganz Russland gewählt werden sollten, hievon gerne Kenntniss nehme.

Hiebei theilte der Präses des St. Petersburger Börsen-Comités am 26. April sub № 368 dem Rigaer Börsen-Comité mit, dass, wenn dieser auch keine Einladung zu dieser Conferenz vom Handelstage erhalten habe, dennoch, sowohl im Hinblick auf die Gemeinsamkeit des Interesses der zu erörternden Fragen für den gesamten russischen Exporthandel, als auch weil auf der Konferenz neue Fragen aufgeworfen werden könnten, die speciell die Baltischen Häfen betreffen und von den Vertretern der Baltischen Börsen-Comités am ehesten zu vertheidigen wären, die Anwesenheit von Vertretern des Rigaer Börsen-Comités nothwendig erscheine. Ausserdem müsse man wohl annehmen, dass auf der Conferenz auch die Regeln des Rotterdamer Börsengerichts zur Entscheidung von Differenzen mit niederländischen und rheinischen Käufern würden erörtert werden; diese Regeln bezögen sich in gleicher Weise auf die Exporteure der Südhäfen, wie auf die der Baltischen Häfen.“

Als Vertreter des Rigaer Börsen-Comités nahm an dem am 4. (17.) Mai in Berlin stattfindenden Congresse Herr Wilh. Beyermann Theil, der über den Verlauf desselben dem Börsen-Comité Folgendes berichtete: Die Verhandlungen leitete der permanente Generalsecretär des Handelstages Dr. Soetbeer, während die Führerschaft der deutschen Interessen Herr L. Badt, in Firma H. Jacoby-Berlin, übernommen hatte. Die

Führerschaft der russischen und rumänischen Interessen lag in den Händen des Herrn Feldmann-Rostow, hauptsächlich unterstützt von den Herren E. Stempel und S. Wohlberg-Odessa. Im Allgemeinen muss die vorzügliche Organisation der deutschen Interessenten hervorgehoben werden, während diese auf der vom Export gebildeten Gegenpartei nicht fest und zielbewusst genug war, doch mag hier als Entschuldigung erwähnt werden, dass erstens, da die Arbeitsgebiete der Einzelnen ungleich weit auseinanderliegen, die Interessen derselben sehr stark divergiren, ferner, dass der Import durch betrügerische Manipulationen mehrerer Exporteure des Südens ganz beträchtlich geschädigt worden ist, endlich, dass, in Folge dessen, die Stimmung aller Beteiligten (Agenten, Importeure und Mühlen) in Deutschland und Holland eine so schlechte geworden war, dass man sich von vorneherein auf den Standpunkt der allerschroffsten Vertheidigung der geforderten Bedingungen stellte — ein Umstand, der seiner Zeit in Petersburg allzuwenig berücksichtigt worden war; hierdurch verfiel man in den Fehler, fast jedes Wort des neuen Contracts auf die Wagschale zu legen und darüber zu streiten, so dass gerade die einschneidendsten und wichtigsten Forderungen häufig genug in's Hintertreffen kamen. Es sei ferner erwähnt, dass der Süden durchaus einen fertigen Contract wünschte und brauchte, dass durch die langen und fortwährend grosse Aufmerksamkeit beanspruchenden Sitzungen die in der Minderzahl befindlichen Vertheidiger bedeutend mehr ermüdeten, als die Gegenpartei, so dass das Erreichte wohl stark hinter dem Erwünschten zurückgeblieben sein dürfte.

Was den Contract selbst anbetrifft, so ist die Benennung desselben ausdrücklich folgendermaassen vereinbart worden: „Deutsch-niederländischer Vertrag für Theilladungen vom Schwarzen Meere, vom Asow und von der Donau“; ebenso ist ausdrücklich festgelegt worden, dass dieser Contract für den Norden Russlands nicht Geltung haben soll und es auch nicht beabsichtigt ist, ihn in dieser Form auf Provenienzen von der Ostsee anzuwenden. Für die Ostsee soll der Berliner Contract, für die Nordsee der „alte bisherige“ mit der neuen Arbitrage-Bedingung in Geltung bleiben, doch ist hierbei von den nordrussischen Häfen geflissentlich die Erörterung der Frage, was unter dem „alten bisherigen“ zu verstehen sei, vermieden worden, da meistens noch private Contracte in Gebrauch sind, an deren Bestimmungen man nicht rütteln wollte.

Concessionen seitens des Imports sind nur erreicht worden, indem:

a) der Termin der Verladungsanzeige um 2 Tage verlängert wurde;  
 b) der Vermerk auf der Police wegen Zahlung der Prämie fortfällt;  
 c) die Probeabnahme etc. durch besondere detaillirte Bestimmungen geregelt wird;

d) das Naturalgewicht auf einer neu einzuführenden 20-Literschale festgestellt werden soll;



e) die Vergütung für Minder-Naturalgewicht bei Roggen auf 1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> vom ersten Kilo, 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> vom zweiten Kilo, 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>0</sup>/<sub>0</sub> vom dritten Kilo ermässigt wird;

f) die Klausel der Berechtigung des Schiedsgerichts, die Abnahmeverweigerung der Waaren zu erklären, gestrichen und in den allgemeinen Schiedsgerichtsbestimmungen dafür 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub> als Norm eingestellt ist;

g) das Schiedsgericht nach Uebereinkommen freundschaftlich oder officiell sein darf.

Im Uebrigen bleibt der deutsche Entwurf, abgesehen von einigen kleineren sonstigen Abänderungen, bestehen: so namentlich hinsichtlich der Punkte „gute“ Durchschnittsqualität, „erstklassige“ Dampfer, Verladungsanzeigen, Probesendung und Havarie für Verkäufers-Rechnung; die Strike- und die Standardmuster-Clausel, welche für den Süden von viel grösserer Bedeutung ist, konnten, trotz stundenlanger Debatten, nicht durchgebracht werden.

Die allgemeinen Arbitragebedingungen in Rotterdam konnten nur wenig geändert werden und lehnen sich an die von dem Berliner Verein der Getreide- und Productenhändler für eventuelle Arbitragen, in Berlin ausgearbeiteten, an; nur die Kosten sind ein wenig reducirt worden.

Das officiële Protocoll über diesen Congress wurde dem Börsen-Comité vom Deutschen Handelstage beim Schreiben vom 20./7. Juli übersandt.

Am 22./9. October theilte der Verein der rheinisch-westfälischen Getreide-Importeure dem Rigaer Börsen-Comité mit, dass, veranlasst durch den Beschluss der Getreidebörse Duisburg, einen einheitlichen Kaufvertrag für Bezüge von der Ostsee zu schaffen, die Duisburger Handelskammer sich am 10. Juni an die St. Petersburger Getreidebörse gewandt, aber bisher keine Antwort erhalten habe. Der Verein erklärte hierbei den Standpunkt einzunehmen, dass es recht und billig sei, die rheinischen Plätze bezüglich der Kaufverträge nicht schlechter zu stellen, als die anderen, und dass es unumgänglich nothwendig sei, sowohl die Feststellung des Naturalgewichts und die Musterversiegelung, wie auch die Arbitragebedingungen einheitlich zu regeln. Hierbei bat der genannte Verein den Börsen-Comité, sich bis zum 1. December zu erklären, ob er geneigt wäre, mit ihm in Verhandlungen zu treten, widrigenfalls er in die Lage versetzt sein werde, auch ohne Zuthun des Rigaer Börsen-Comités die Sache in die Hand zu nehmen.

Der Rigaer Börsen-Comité richtete nun am 3. November sub № 1172 an den St. Petersburger Börsen-Comité folgendes Schreiben:

„Durch ein Schreiben vom 22./9. October c. hat sich der Verein rheinisch-westfälischer Getreide-Importeure, unter Beifügung der Copie

eines an den St. Petersburger Börsen-Comité gerichteten Schreibens der Duisburger Handelskammer vom 10. Juni 1904, an den Rigaer Börsen-Comité mit der Aufforderung gewandt, mit ihm wegen Feststellung eines einheitlichen Kaufcontracts für Bezüge von der Ostsee in Verhandlungen zu treten.

Da nun einerseits aus den beiden erwähnten Schreiben hervorgeht, dass die ausländischen Käufer fest auf der Aufstellung eines einheitlichen Contractformulars bestehen und die baltischen Häfen doch früher oder später sich zu einem solchen werden verstehen müssen, andererseits aber der gegenwärtige Zeitpunkt zu den entsprechenden Verhandlungen der geeignetste zu sein scheint, so ist der Rigaer Börsen-Comité bereit, mit den ausländischen Interessenten in Verhandlungen zu treten.

Da nun aber auf der im April d. J. stattgehabten Conferenz der russischen Getreidebörsen in den Hafenstädten beschlossen worden ist, dass in derartigen Angelegenheiten die Börsen nicht einzeln, sondern nur, in voller Uebereinstimmung mit einander, geschlossen vorgehen, so erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité den St. Petersburger Börsen-Comité, der damals zur Centralstelle erwählt wurde, ganz ergebenst zu bitten, baldmöglichst das Weitere zu veranlassen und mit den anderen Börsen-Comités der baltischen Hafenstädte in Relation zu treten, sei es um vorher noch zu einer Vorberathung zusammen zu kommen, sei es um eine Conferenz zu unmittelbaren Verhandlungen mit den ausländischen Interessenten einzuberufen. Jetzt aber bereits muss der Rigaer Börsen-Comité hervorheben, dass er unter keinen Umständen den deutsch-niederländischen Getreidecontract, wie es die Duisburger Handelskammer vorschlägt, als Basis für die Verhandlungen annehmen kann, da dieser den südrussischen Verhältnissen angepasst ist und für die baltischen Häfen nicht passt.

Gleichzeitig benachrichtigte der Rigaer Börsen-Comité am 3. November Nr. 1173 den Verein der rheinisch-westfälischen Getreideimporteure von diesem Schritte.

Der St. Petersburger Börsen-Comité theilte nun am 15. November sub Nr. 921 mit, dass zur Erörterung des Antrages des Vereins der rheinisch-westfälischen Getreideimporteure und zur Ermittlung der Wünsche und Bedürfnisse der russischen Exporteure, welche bei den Verhandlungen mit den deutschen Importeuren berücksichtigt werden müssten, auf den 25. November eine Conferenz der Vertreter der baltischen Börsen-Comités anberaumt worden sei.

Ueber den Verlauf dieser Conferenz berichtete der Vertreter des Rigaer Börsen-Comités, Vice-Consul A. Larsson, Folgendes:

Die Berathungen hatten den Zweck:

1) den im Frühjahr 1901 von den Börsen-Comités vereinbarten Entwurf zu einem Ostsee-Contract einer Revision zu unterziehen und nach Neuredigirung dieses Entwurfes diesen in fertiger Gestalt den



deutschen Importfirmen als Grundlage für den zukünftigen Ostseecontract vorzuschlagen ;

2) den deutsch-niederländischen Contract für Theilladungen vom Schwarzen Meere durchzusehen und festzustellen, welche vereinzelte Bestimmungen desselben von den nordrussischen Häfen behufs Erzielung einer Verständigung mit den deutschen Importeuren nöthigen Falls angenommen werden könnten.

Nach Erledigung dieser Programmaufstellung fasste die Conferenz folgende Beschlüsse :

1) Die Börsen-Comités lehnen überhaupt alle Verhandlungen über einen neuen Ostseecontract ab, wenn von den deutschen Importeuren beansprucht werden sollte, dass der deutsch-niederländische Contract für Theilladungen vom Schwarzen Meere, sei es in seinem ganzen Umfange, sei es auch nur in seinen Grundprincipien, als Grundlage diene.

2) Die Börsen-Comités lehnen es ab, direct mit den rheinischen Importeuren wegen Einberufung einer Conferenz zu verhandeln.

3) Der St. Petersburger Börsen-Comité als Centralstelle wird ersucht, den von der Versammlung vereinbarten Entwurf zu einem Ostseecontract, nach dessen Fertigstellung, dem deutschen Handelstage in Berlin mit der Mittheilung zuzufertigen, dass

- a. die rheinischen Importeure die Vereinbarung eines neuen Ostseecontracts angeregt hätten,
- b. die nordrussischen Börsen-Comités bereit seien in Unterhandlungen wegen eines einheitlichen Ostseecontracts auf Grundlage des beifolgenden, von ihnen ausgearbeiteten Entwurfs zu treten, und
- c. aus diesem Grunde der deutsche Handelstag aufgefordert werde, eine Conferenz der Interessenten zu diesem Zwecke nach Berlin oder Petersburg einzuberufen, wobei es für billig erachtet wird, dass dieses Mal Petersburg als Ort der Zusammenkunft bestimmt wird, da der letzte Congress in Berlin abgehalten worden war,
- d. endlich die Börsen-Comités schon jetzt erklären, alle Verhandlungen auf Grundlage des deutsch-niederländischen Contracts für Theilladungen vom Schwarzen Meere, wenn solche von den rheinischen Firmen beabsichtigt sein sollten, ablehnen zu müssen.

Zufolge einer Mittheilung des St. Petersburger Börsen-Comités war für den Zusammentritt obenerwähnter Conferenz der 15. (28.) Februar 1905 in Aussicht genommen worden.

b. Stockungen im Getreideversand auf den Eisenbahnen.

Am 30. September wandte sich der Rigaer Börsen-Comité mit folgendem, die Stockungen auf den Eisenbahnen betreffenden Telegramme an den Herrn Minister der Wegecommunicationen:

„Da die Stockungen der Getreidesendungen auf den Eisenbahnen wieder begonnen haben und namentlich auf den Strecken Ssamara-Slatoust, Rjasan-Uralsk und der hinter Grjasi belegenen Eisenbahnstrecke der Südostbahnen sich in ständigem Anwachsen befinden, beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité Ew. Erlaucht ganz ergebenst zu bitten, Anordnungen zur Beseitigung dieser Missstände treffen zu wollen und dabei geneigtest zu berücksichtigen, dass den nach Riga bestimmten Getreidesendungen ein Vorzug eingeräumt werde, damit die für diesen Hafen bestimmten Quantitäten zeitig genug eintreffen, um zur Erfüllung der für die Herbstmonate seitens der Exporteure abgeschlossenen Contracte dienen zu können. Ganz abgesehen von den durch Contractbrüche entstehenden Verlusten würde die Gefahr bestehen, dass bei dem früh eintretenden Schluss der Rigaschen Navigation die Waare den Winter über liegen bleiben müsste, wodurch den Rigaschen Getreidehändlern wiederum grosse Schäden und Nachtheile erwachsen würden.“

Als Antwort auf dieses Telegramm erhielt der Rigaer Börsen-Comité folgendes Schreiben der Reichs-Eisenbahnverwaltung vom 9. October 1904 sub № 42571:

„Auf das an den Herrn Minister der Wegecommunicationen gerichtete Telegramm vom 30. September c. beehrt sich die Reichs-Eisenbahn-Verwaltung, auf Befehl Seiner Erlaucht, hierdurch mitzutheilen, dass zur Zeit, in Folge der Abfertigung einer bedeutenden Menge von rollendem Material in den Fernen Osten und der Benutzung desselben für Militärtransporte im Bereich des europäischen Russlands, die Eisenbahnen nicht im Stande sind, ihre Ladefähigkeit im vollen, den vorhandenen Transportmitteln entsprechenden Maasse zu entwickeln.“

Nichtsdestoweniger sind, im Interesse der Erzielung einer möglichst gleichmässigen Ankunft der Waarenladungen in den Häfen, auf den wichtigsten Getreideversandbahnen besondere Bücher für die Reihenfolge der nach den Hauptpunkten der Baltischen Küste adressirten Waarenladungen eingeführt worden und es werden Maassnahmen ergriffen werden zu einer möglichst gleichmässigen Abfertigung der Frachten nach allen genannten Punkten, darunter auch nach Riga.“

In Folge eines Berichts der Delegation für das Getreidegeschäft, dass die Direction der Süd-Ostbahnen wegen Anhäufung von Waaren auf ihren Bahnen mit der Direction der Wladikawkaser Bahn die Vereinbarung getroffen habe, dass für Sendungen, die auf den Stationen der Süd-Ostbahnen vor dem 1. November nach Rostow a. D. und



Nachitschewan angeführt, aber nicht abgefertigt worden seien, sondern von den Absendern nach Noworossiisk umadressirt würden, die Fracht um 2 Kop. per Pud ermässigt werde, sowie ferner dass die Anhäufung und nicht rechtzeitige Abfertigung von Getreidewaaren von den bezüglichen Versandstationen der verschiedenen Eisenbahnen es befürchten lasse, dass für Riga bestimmte Sendungen hier erst nach Schluss der Navigation eintreffen würden und dann nach Libau oder Windau würden dirigirt werden müssen, wandte sich der Rigaer Börsen-Comité am 1. November sub № 1153 an das Departement für Eisenbahnangelegenheiten mit folgender Vorstellung:

„Die auf den Getreide versendenden Stationen entstandenen Anhäufungen lassen den Rigaer Börsen-Comité befürchten, dass die zum Export über Riga bestimmten Getreidewaaren in Riga zum Theil erst nach Schluss der Navigation eintreffen, so dass die Rigaschen Exporteure genöthigt sein werden, um das von ihnen ins Ausland verkaufte Getreide liefern zu können, derartige nach Schluss der Navigation in Riga eintreffende Getreidesendungen nach Libau oder Windau weiterzubefördern und aus diesen Häfen zu exportiren.

In Folge dessen beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité das Departement für Eisenbahnangelegenheiten ganz ergebenst zu bitten, bestimmen zu wollen, dass:

1) die Fracht für solche Sendungen von Getreide aller vier Kategorien, welche in Riga nach Schluss der Navigation eintreffen und auf Wunsch der Waareneigenthümer, der auf der Station Riga vor Ankunft resp. Ausladen der Sendungen anzumelden wäre, nach Libau oder Windau weiterbefördert werden, nach dem Tarife für die ganze Strecke von der Versandstation bis Libau oder Windau ohne Erhebung besonderer Nebengebühren in Riga berechnet werde, und

2) die Gebühr für das Auf- und Abladen der in Riga bereits ausgeladenen Getreidewaaren bei der Weiterbeförderung nach Libau oder Windau nicht zur Erhebung gelange und das Aufladen in Riga und Ausladen in Libau oder Windau den Waareneigenthümern überlassen bleibe.

Der Börsen-Comité erlaubt sich hierbei hinzuzufügen, dass er aus der in der Tarifsammlung № 1618 publicirten Bekanntmachung № 9315 ersehen hat, dass eine ähnliche Vergünstigung bereits für solche Sendungen zugestanden worden ist, die, von den Stationen der Süd-Ostbahnen nach Rostow a. D. und Nachitschewan bestimmt, nach Nowo-Rossiisk weiter befördert werden.“

Eine Abschrift dieser Vorstellung reichte der Börsen-Comité bei der Reichs-Eisenbahnverwaltung am 1. November sub Nr. 1154 mit der Bitte um Unterstützung des Gesuchs ein.

Vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten ging im Schreiben vom 17. November sub Nr. 11235/2110 die Antwort ein, dass der Tarif-Comité in seiner Sitzung vom 8. November beschlossen habe, den

erbetenen Modus der Frachtberechnung für solche Getreidesendungen, die in Riga ankämen und nach Libau oder Windau befördert würden, zu gestatten, worüber in der Tarifsammlung vom 13. November eine Publication erlassen worden sei; dieser Berechnungsmodus sei aber auf die Zeit vom 13. November bis zum 31. December beschränkt worden. Was dagegen die Frage des Aufladens der bereits in Riga ausgeladenen und sodann nach Libau oder Windau weiter zu befördernder Getreidesendungen mit den Mitteln der Waarenbesitzer anbeträfe, so sei diese Frage, nach Hingehörigkeit, der Reichs-Eisenbahnverwaltung übergeben worden.

Bezüglich dieser letzteren Frage eröffnete die Reichs-Eisenbahnverwaltung am 24. November sub Nr. 50052 dem Börsen-Comité, dass, im Hinblick auf die erfolgte Genehmigung des erbetenen Modus der Frachtberechnung, die Frage, dass die bereits in Riga ausgeladenen Getreidewaaren mit den Mitteln der Waareneigenthümer wieder aufgeladen werden dürften, von selbst in Wegfall komme; da in gleicher Weise kein Grund vorliege, ausnahmsweise die erbetene Ordnung des Ausladens der weiter beförderten Waaren in Libau oder Windau zuzulassen, so sei das diesbezügliche Gesuch des Börsen-Comités für nicht berücksichtigungswerth befunden worden.

Am 7. December sub Nr. 1302 bat sodann der Börsen-Comité das Departement für Eisenbahnangelegenheiten, die Giltigkeit der durch die Anzeige Nr. 9408 in der Tarifsammlung Nr. 1626 publicirten Anordnung noch über den 31. December hinaus und, wenn möglich, bis zum 31. März in Kraft zu belassen, weil die Anhäufung der Getreidewaaren auf den Versandsstationen nicht nur noch immer fort dauere, sondern sogar noch zugenommen habe, so dass ein grosser Theil der für Riga bestimmten Waaren diesen Hafen erst nach dem 31. December und dann, möglicher Weise, gerade zu einer Zeit erreichen könne, wo die Navigation im Rigaschen Hafen geschlossen sei.

Bis zum Schlusse des Jahres war eine Entscheidung auf das letztere Gesuch nicht eingetroffen.

#### c. Errichtung von Commerzagenturen der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn.

Am 19. August sub № 8076/302 forderte das Departement für Eisenbahnangelegenheiten den Rigaer Börsen-Comité auf, Vertreter zu der am 3. September stattfindenden Sitzung der bei diesem Departement gebildeten besonderen Conferenz für Fragen der Beleibungs-, Lagerungs- und Commissionsoperationen der Eisenbahnen zu delegiren, da auf dieser Sitzung ein Gesuch der Verwaltung der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahngesellschaft zur Verhandlung kommen solle, durch welches diese Gesellschaft um die Genehmigung bitte, in Simbirsk, Samara, Busuluk, Ufa und Tscheljabinsk Commerzagenturen zur Ausführung von



Beleihungs-, Lagerungs- und Commissionsoperationen mit Getreidesendungen, die auf dem kürzesten Wege nach den Häfen von Riga, Libau und Windau gehen sollten, zu errichten.

Bald darnach erhielt der Rigaer Börsen-Comité vom Revaler ein vom 27. August sub Nr. 315 datirtes Schreiben, in welchem der letztere, bei Uebersendung einer Abschrift des in dieser Angelegenheit an den Finanzminister gerichteten Gesuchs, mittheilte, dass, in Anbetracht der grossen Nachtheile, welche eine Gewährung des Gesuchs der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahngesellschaft nach sich ziehen müsse, der Präses des Revaler Börsen-Comités persönlich in der erwähnten Sitzung gegen jenes Gesuch plädiren werde. Ferner lenkte bei dieser Gelegenheit der Revaler Börsen-Comité die Aufmerksamkeit des Rigaer auf zwei Artikel in der Nr. 193 des „Regierungsanzeiger“ vom 24. August und in der Nr. 193 der „Handels- und Industriezeitung“ vom 22. August, in welchen, um die Getreideausfuhr über Archangelsk zu heben, die Einführung ermässiger Getreidetarife von den Stationen Tjumen, Filkino und Taborinskaja nach Kotlas befürwortet werde. Diese Angelegenheit solle vom Communications-Ministerium der Verwaltung der Sibirischen Bahn zur Prüfung übergeben worden sein. Da die Einführung derartiger ermässiger Tarife die schon gegenwärtig durch den Ausnahmetarif Tscheljabinsk—Kotlas geschaffene bevorzugte Stellung von Archangelsk noch mehr auf Kosten des Getreideexports der baltischen Häfen heben würde, beabsichtige der Revaler Börsen-Comité durch ein Gesuch beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten gegen diese ermässigten Tarife zu wirken und fordere den Rigaer Börsen-Comité auf, sich diesem Schritte anzuschliessen.

Der Börsen-Comité richtete nun an den Finanzminister am 2. September 1904 sub № 973 folgendes Gesuch:

„An das Departement für Eisenbahnangelegenheiten hat die Direction der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn ein Gesuch um Erlaubniss gerichtet, dass es der genannten Gesellschaft gestattet werden möge, in Samara, Simbirsk, Busuluk, Ufa und Tscheljabinsk commerzielle Agenturen zu eröffnen zur Ausführung von Commissions-, Beleihungs- und Lagerungsoperationen mit Getreideladungen, die nach Riga, Libau und Windau gehen.

Dieses Gesuch soll am 3. September d. J. in einer besonderen Conferenz beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten berathen werden.

Da die Entscheidung auf dieses Gesuch die Interessen der Baltischen Exporthäfen sehr nahe berührt, hat sich der Revaler Börsen-Comité veranlasst gesehen, seinen Standpunkt zu der aufgeworfenen Frage und eine Auseinandersetzung der Handelsinteressen Revals in einer ausführlichen Eingabe an Ew. Excellenz darzulegen und er hat den Rigaer Börsen-Comité von dem Inhalt dieser Eingabe in Kenntniss gesetzt. In

Folge dessen erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité, indem er sich den Ausführungen des Revaler Börsen-Comités anschliesst, hiermit, die Bitte des Revaler Börsen-Comités um Ertheilung eines abschlägigen Bescheids auf das Gesuch der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn zu unterstützen.

Der Rigaer Börsen-Comité hält es aber im Interesse einer allseitigen Beleuchtung der in Frage stehenden wichtigen Sache für nothwendig, auf einige weitere Umstände hinzuweisen, die speciell für den Rigaer Platz sowohl, als auch für Windau in Frage kommen.

Für den Waarentransport von den Stationen Simbirsk, Samara, Busuluk, Ufa und Tscheljabinsk, wo die Moskau—Windau—Rybinsker Bahn Agenturen zu errichten wünscht, nach Riga und nach Windau ist gerade der Weg über Moskau—Kreutzburg der kürzeste und billigste von allen vorhandenen Wegen. Die Waaren von der Sysran—Wjasmaer, Samara—Slatouster und Samara—Orenburger Bahn müssen daher naturgemäss und dem Reglement gemäss nach Riga und Windau, auf dem Wege über Moskau—Kreutzburg befördert werden. Die Moskau—Windau—Rybinsker Bahn braucht, also um dieses zu erreichen, keine Anstrengungen durch Errichtung von Agenturen zu machen. Soll aber der Zweck der Agenturen sein, künstlich und gewaltsam grösstmögliche Zufuhren gerade nach Riga und Windau heranzuziehen, so wird die Thätigkeit der Agenturen nur zu Preistreibereien Anlass geben, die den normalen Gang des Geschäfts in den in Frage kommenden Rayons stören werden.

Die vortheilhafte Beleihung und die Erleichterungen beim Export der Waaren, welche die Moskau—Windau—Rybinsker Bahn ihren Committenten in Aussicht stellt und ohne Zweifel auch gewähren wird, ist gerade ein Krebschaden des Getreidegeschäfts. Durch diese Erleichterungen wird das Proletariat im Getreideexportgeschäft geschaffen, dessen Gebahren in den Südhäfen den russischen Getreidehandel in Misseredit bringt und die lauten Klagen des Auslandes hervorruft; zur Beseitigung dieses Gebahrens wird die russische Regierung immer und immer wieder um Massnahmen angegangen. Ohne die Mittel und ohne den Ernst um ein solides Geschäft zu betreiben, ergreifen die in Frage kommenden Leute gern die Gelegenheit, mit Hilfe und auf das Risiko der Bahn grosse Getreidemengen anzukaufen und aufzuspeichern, in der Hoffnung, einen leichten Gewinn zu erzielen.

Indem die Moskau—Windau—Rybinsker Bahn in dieser Weise gewaltsam Waaren heranzieht und im Windauer Elevator einlagert, schneidet sie selbst den legitimen Handel von der Benutzung des Windauer Hafens ab, denn in Windau giebt es keine anderen Lager Räume für Getreide als die der Bahn gehörigen und wenn diese von



der Bahn selbst mit Speculationswaaren angefüllt sind, so können die berufsmässigen Getreidehändler den Windauschen Hafen für ihren Export nicht benutzen.

Der Windauer Hafen ist naturgemäss als ein Winterexporthafen in Aussicht genommen worden, der seine Hauptthätigkeit zur Zeit der Navigationssperre in Riga entwickeln sollte. Diese Aufgabe wird er, soweit der Getreideexport in Frage kommt, in rationeller Weise unter den vorerwähnten Umständen nie erfüllen können, wenn er noch so vorzüglich mit dankenswerthen Vorrichtungen zum Umarbeiten, Trocknen etc. des Getreides ausgestattet ist, denn die Rigaer Exporteure können nie mit Sicherheit darauf rechnen, zur gegebenen Zeit die nöthige zeitweilige Unterkunft für ihre Waaren zu finden und können daher nicht daran denken, ihre Thätigkeit für den Winter nach Windau zu verlegen.

Was die Aufnahme- und Durchlassfähigkeit Rigas betrifft, so haben sich, dank der Fürsorge der Regierung, die Verhältnisse gebessert, indem die neue geräumige Waarenstation fertiggestellt ist und der neue Exporthafen seiner Vollendung entgegengeht.

In den Augen des Rigaer Börsen-Comités würde die Gewährung der Bitte der Moskau—Windau—Rybinsker Bahn den Getreidehandel im Allgemeinen und den Rigas im Speciellen schädigen und der Rigaer Börsen-Comité bittet daher Ew. Excellenz, das Gesuch der Moskau—Windau—Rybinsker Bahn abzulehnen.“

Als Vertreter des Börsen-Comités nahmen Herr Vice-Consul A. Larssen und der ständige Vertreter des Börsen-Comités in St. Petersburg, Herr C. von Hübbenet, an der Sitzung Theil, die, nach deren Bericht, resultatlos verlief, da die Vertreter des Communicationsministeriums, der Oberverwaltung der Handelsschifffahrt und Häfen, der Reichscontrole, der Handelsabtheilung des Finanzministeriums und der hinzugezogenen Börsen-Comités sich gegen die Bewilligung, die Vertreter des Landwirthschafts-Ministeriums, der Moskau—Kasaner Bahn und der Präses der Conferenz sich für die Bewilligung des Gesuches ausgesprochen hatten, und die Frage nun dem Finanzminister zur Entscheidung vorgelegt werden sollte. Dieser traf jedoch, einem Berichte des St. Petersburger Vertreters des Börsee-Comités, keine Entscheidung, sondern ordnete die nochmalige Beprüfung der Frage in einer grösseren Commission unter dem Vorsitz des Gehilfen des Finanzministers, Herrn Geheimrath Timirjasew, an, die sich im Allgemeinen mit der Frage der commerciellen Agenturen der Eisenbahnen in weitestem Umfange beschäftigen sollte.

Ueber den Zusammentritt dieser Commission war dem Börsen-Comité bis zum Schlusse des Jahres nichts bekannt geworden.

# d. Regelung der Getreidezufuhr auf den Eisenbahnen nach Riga.

Durch das Schreiben vom 12. August № 6040 forderte die Verwaltung der Riga-Oreler Bahn den Rigaer Börsen-Comité auf, Vertreter zu einer auf den 14. August anberaumten Conferenz in jene Verwaltung zu delegiren, um, gemäss dem Auftrage der Reichs-Eisenbahnverwaltung, folgende Fragen zu erörtern und zu klären:

1) in welchem Umfange ist im kommenden Herbste und Winter eine Zufuhr von Getreide der diesjährigen Ernte zu erwarten;

2) aus welchen Rayons und, wenn möglich, von welchen Stationen ist der grösste Versand von Getreide nach dem Rigaschen Hafen zu erwarten;

3) im Hinblick auf die Schwächung der Transportmittel der Bahn in Folge des Krieges mit Japan sind Verzögerungen im Getreideversande (Getreideansammlungen) unvermeidlich, es müssten daher die Versender von Getreide und die Exporteure Massregeln ergreifen, um einen plötzlichen Massenandrang von Getreide nach den Versandstationen zu vermeiden. Können die Exporteure, wie überhaupt die Rigaschen Empfänger hiebei fördernd mitwirken?

4) haben die Theilnehmer der Conferenz nicht andere Mittel zu empfehlen, um den Versand von Getreide nach dem Hafen zu reguliren?

Als Vertreter des Börsen-Comités, sowie des Getreidehandels nahmen an der Sitzung Theil die Herren Vice-Consul A. Larsson, Ch. Drishaus (in Firma Goldschmidt & Co.) und der Geschäftsführer der Eisenbahnabtheilung des Börsen-Comités J. Friesendorff.

Dem Protokoll dieser Sitzung ist im Wesentlichen zu entnehmen, dass die genannten Vertreter folgende Erklärungen gaben.

Zu Frage 1: dass als Folge der guten Ernte in den Wolgagenden zum Herbste und Winter d. J. eine bedeutende Zufuhr von Getreide zum Rigaschen Hafen zu erwarten sei, dass aber zur Zeit es unmöglich sei, das Quantum derselben zu bestimmen, weil die Nachfrage der ausländischen Märkte noch nicht festgestellt werden könne. Hiebei erklärten sich die genannten Vertreter bereit, der Bahnverwaltung ihre Erwägungen mitzutheilen, sobald ihnen der Umfang und Charakter der bevorstehenden Getreidecampagne klar sein werde.

Zu Frage 2: In der Getreidecampagne 1904 seien die stärksten Zufuhren zu erwarten aus den Rayons: Rjaschsk, Samara, Slatoust und Orenburg, von der Linie Koslow-Uralsk der Rjasan-Uralsker Bahn, von den Linien Orel-Zarizyn, Koslow-Woronesch und Balaschow der Süd-Ostbahnen, sowie endlich von der Linie Moskau-Kasan.

Zu Frage 3 und 4: Der Umfang der Getreideanfuhr zu den Stationen hänge sowohl von der Ernte, als auch von Ursachen mannigfacher Art ab, welche die Verkäufer und dortigen Commissionäre ver-



anlassen können, sich mit der Uebergabe des Getreides auf die Eisenbahn zu beeilen, besonders komme hiebei für die Meisten die Nothwendigkeit in Betracht, sich Geld zu verschaffen, was durch Beleihung der Frachtbrief-Duplicate über abgeladene Waaren geschehe. Die Rigaschen Käufer und Exporteure hätten nicht die Möglichkeit, auf die Regulirung des Getreideversandes im Sinne einer allmäligen Anfuhr zu den Stationen irgend einen Einfluss auszuüben, weil die Getreideoperationen in den Versandrayons sich zum grossen Theile in den Händen vieler kleiner Versender befänden, welche zu den Rigaschen Exporteuren nicht in directen Beziehungen ständen, sondern, nach dem Character des Rigaschen Getreidehandels, ihre Verkäufe an den Exporteur durch Vermittelung von Commissionären machten. Allerdings könnten die Rigaer Exporteure der Bahnverwaltung fortlaufend um einen Monat voraus angeben, welches Quantum Getreide sie durch Vermittelung von Commissionären aus den Rayons der einzelnen Bahnen zum Versande nach Riga gekauft hätten. Derartige, von sämmtlichen Hafenstädten fortlaufend gelieferte Auskünfte könnten einem Centralorgan im Ministerium die Möglichkeit geben, sich über den Ort der hauptsächlichsten Getreideverladungen in der nächsten Zukunft zu orientiren, um dort für die Bereitstellung der nöthigen Anzahl Wagen Vorsorge zu treffen.

Schliesslich sprachen die Vertreter den Wunsch aus, Nachweise über das Andauern der Versand-Reihenfolge (очередь) sowohl auf den einzelnen Bahnen, als auf deren Theilstrecken und, wenn möglich, auf den wichtigsten Stationen zu erhalten. Eine Verbreitung dieser Auskünfte durch Vermittelung des Rigaer Börsen-Comités würde in vielen Fällen den Handel veranlassen, von Käufen auf den am meisten belasteten Linien abzusehen, sich vielmehr mit ihren Ankäufen den Linien zuzuwenden, welche die Waare in kürzerer Frist liefern könnten; hierdurch würde bis zu einem gewissen Grade ein Ausgleich in der Beförderung von Getreide auf den Eisenbahnen geschaffen werden.

Der letztere Wunsch der Vertreter des Börsen-Comités wurde bald erfüllt, indem dem Rigaer Börsen-Comité regelmässige Auskünfte über die Versandreihenfolge auf verschiedenen Bahnen mitgetheilt und im „Rigaer Börsenblatt“ veröffentlicht werden.

#### e. Verlegung des Lokals der Getreide- und Saat- controle.

Auf die seitens des Börsen-Comités am 9. December 1903 sub № 1346 (vergl. Handelsarchiv Jahrg. 1904 Seite 325) erfolgte Zustimmung zur Verlegung des Lokals der Getreide- und Saatcontrole theilte das städtische Oekonomieamt am 16. Januar 1904 sub № 198 mit, dass:

1) das Oekonomieamt bereit ist, dem Börsen-Comité das städtische Häuschen bei der Eisenbahnbrücke, in welchem sich gegenwärtig das

Messeramt befindet, zur Unterbringung des vereidigten Getreidecontroleurs auf unbestimmte Zeit zur Nutzniessung abzutreten, für welche Nutzniessung das Oeconomieamt eine Pachtzahlung von 1 Rbl. jährlich festgesetzt hat;

2) ferner das Oeconomieamt bereit ist, dem Börsen-Comité ebenfalls auf unbestimmte Zeit einen Platz auf dem Andreasholm in der Nähe des Elevators und zwar nach Wahl des Comités: entweder den auf dem angeschlossenen Plane mit **a** bezeichneten oder den mit **b** bezeichneten Platz anzuweisen und dem Comité zu gestatten, auf diesen Platz das ihm gehörige Häuschen des Getreidekontroleurs überzuführen. Für die Benutzung des städtischen Grundes als Arrendeobject hat das Oeconomieamt eine Pachtzahlung von 1 Rbl. jährlich festgesetzt. Ausserdem wäre noch die Zustimmung der Elevatorverwaltung zur Aufführung des hölzernen Häuschens des Börsen-Comités in der Nähe des Elevators zu erbitten.

Nachdem die Elevatorverwaltung ihre Zustimmung zum Aufstellen des betreffenden Häuschens in einer Entfernung von mindestens 28 Fuss vom Elevator gegeben hatte, wurde die Ueberführung im Laufe des Sommers bewerkstelligt.

## 62. Das Flachs- und Hanfgeschäft.

Am 3. November sub № 7135 theilte die Handelsabtheilung des Finanzministeriums dem Börsen-Comité mit, dass, auf Ansuchen von Flachs- und Hanfhändlern, der Herr Finanzminister die Einberufung eines Congresses von Flachs- und Hanfhändlern zum 29. November genehmigt habe und der Börsen-Comité ersucht werde, selbst einen Vertreter delegiren und die örtlichen Flachs- und Hanfhändler zur Wahl eines Vertreters veranlassen zu wollen.

Das hiebei übersandte Programm des Congresses enthielt folgende Fragen:

1) entsprechen die Allerhöchst am 12. April 1899 bestätigten Regeln für den Flachshandel und die Allerhöchst am 8. April 1902 bestätigten Regeln für den Hanfhandel den gegenwärtigen Bedingungen und Bedürfnissen des Handels oder ist eine Abänderung und Ergänzung derselben erforderlich und, in letzterem Falle, welche namentlich?

2) wie wäre eine grössere effective und zweckmässige Handelscontrolle, durch Mittel und Massnahmen der Kaufmannschaft selbst, über die Qualität von Hanf und Flachs in den Häfen und auf den inländischen Märkten zu organisiren:

a. an Orten, wo Börsen-Comités bestehen und

b. an Orten, wo solche nicht vorhanden sind.



3) Müsste nicht an Orten, wo Börsen-Comités bestehen, diese Controlle den Börsen-Comités übertragen und bei denselben eine besondere Arbitragecommission zur Vermittelung in Streitfällen bei Geschäftsabschlüssen im Flachs- und Hanfhandel gebildet werden?

4) Hätten nicht an Orten, wo keine Börsen-Comités vorhanden sind, die örtlichen Flachs- und Hanfhändler untereinander eine Vereinbarung zu treffen wegen der Bildung besonderer Aufsichtscommissionen, entsprechend den bei den Börsen bestehenden Arbitragecommissionen.

Der Börsen-Comité lud zur Erörterung dieses Programms eine Versammlung der örtlichen Flachs- und Hanfhändler zum 10. November ein, die die Programmfragen in Bezug auf den Handel mit Flachs und Hanf gesondert zu behandeln beschloss und zu den einzelnen Fragen des Programms in folgender Weise Stellung nahm:

Im Allgemeinen fand die Conferenz, dass beide Gesetze, sowohl das den Flachshandel regelnde Gesetz vom 12. April 1899, wie auch das den Hanfhandel regelnde Gesetz vom 8. April 1902, in der ersten Zeit von wohlthätiger Wirkung gewesen, dann aber allmählich wieder ausser Acht gelassen worden wären. In Folge dessen erscheine eine Aufrechterhaltung und strenge und consequente Anwendung des Gesetzes durchaus geboten, wobei beide Gesetze durch die aus der Praxis sich ergebenden Forderungen abzuändern und für gewickten Flachs im Speciellen zu ergänzen wären.

#### Handel mit Flachs.

Punkt 1 des Programmes. Der Punkt 3 des Gesetzes vom 12. April 1899, der für die Flachsbündel ein Maximalgewicht von ca. 20 Pfund festsetzt, wird nicht immer eingehalten, da die Bündel häufig wesentlich schwerer sind. Es müsste daher diese Bestimmung mehr betont werden.

Punkt 4 desselben Gesetzes, der das Umwinden der Bündel nur mit einem Stricke verlangt, ist bei gewicktem Flachse nicht practisch, da dieser, mit nur einem Strick umwunden, zu sehr durchwühlt wird und auch die ausländischen Spinner es vorziehen, dass die Bündel mit zwei Stricken umwunden werden. Es wäre daher empfehlenswerth zu gestatten, die Bündel mit zwei Stricken zu umwinden, oder mit einem Strick am ersten Drittheil der Faser und mit einem zweiten Strick lose das andere Ende des Bündels zusammen zu binden, damit es sich beim Transport nicht verwühlt.

Die Strafbestimmungen des Gesetzes vom 12. April 1899 müssten in erster Reihe gegen den Producenten gerichtet sein, der, nach dem gegenwärtigen Wortlaute des Gesetzes, das nur von „schuldigen Händlern“ spricht, völlig straflos bleibt, während Fälschungen und künstliche Erhöhung des Gewichts gerade von den Producenten häufig verübt werden.

Im Abschnitt II des Gesetzes müsste es daher heissen „unterliegen die schuldigen Producenten und Händler“ u. s. w.

Ausserdem müssten die Strafen wesentlich erhöht werden, und zwar, nach Ansicht der Conferenz, proportional dem Quantum, mit 3 Rbl. für jedes vorgefundene gefälschte Berkowez, wobei extra der Schuldige für alle durch seine Manipulationen geursachten Kosten, wie Umarbeiten der Bündel, Zeitverlust, Aufenthalt u. s. w. haftpflichtig gemacht werden müsste.

Punkt II des Programmes. Eine Controle für den zum Transport in's Ausland fertig gepackten Flachs ist in den Export-Häfen, sowie auf der Trockengrenze aus practischen Gründen undurchführbar, weil der Flachs grösstentheils im Inlande empfangen, sortirt, gepackt und emballirt wird, ausserdem für den Exporteur der Spinner der genaueste Controlleur ist, welchem der Exporteur für sämtliche eventl. Fälschungen und Mängel haftbar ist.

Punkt III des Programmes. Die Einführung von Arbitrage-commissionen, die vom Börsen-Comité zu erwählen wären, erscheint durchaus wünschenswerth. Deren Competenz hätte vor Allem in der Vermittelung, sodann, im Falle des Einverständnisses beider Parteien, in der Entscheidung von Streittfällen zu bestehen und müsste deren Entscheidung inappellabel und rechtsverbindlich sein, d. h. die Bedeutung eines Schiedsgerichts haben.

Punkt IV des Programmes. Für lose auf den Markt gebrachten Flachs wäre eine Controle möglich und auch wünschenswerth. Diese Controle wäre, nach Ansicht der Conferenz, sowohl an den Orten, in denen Börsen-Comités existiren, als auch an Orten, wo solche nicht vorhanden sind, den örtlichen Communalverwaltungen zu übertragen, die die Controle durch besondere Marktaufseher auszuführen hätten, wie es jetzt schon an vielen Orten, z. B. auch in Riga für Lebensmittel geschieht. Zur Organisation der Controle wären die örtlichen Flachshändler hinzuziehen.

### Handel mit Hanf.

Im Handel mit Hanf muss unbearbeiteter Hanf vollständig von bearbeitetem, sogenanntem Reinhanf, geschieden und jeder dieser Artikel bezüglich der Programmfragen besonders behandelt werden.

#### A. Unbearbeiteter Hanf (Rohhanf).

Punkt I des Programmes. Es wäre ausdrücklich zu betonen, dass die Bestimmungen des Gesetzes vom 8. April 1902 mit den vorgeschlagenen Abänderungen sich auch auf Rohhanf beziehen.

Der Punkt 4 des Gesetzes vom 8. April 1902 müsste folgendermassen lauten: „Die Bündel von Rohhanf dürfen mit einem oder zwei Stricken umwunden sein.“



Bei Punkt 5 wäre hinzuzufügen, dass der Strick, mit dem das Bund umwunden wird, auch aus „Rohhanf“ zu bestehen hätte. In den Strafbestimmungen wäre an Stelle von „schuldigen Händler“ — „schuldigen Bauern“ zu setzen und die Strafe bis auf 10 Rubel festzusetzen.

**Punkt II des Programmes.** Da Rohhanf zum Verkauf ausschliesslich von Bauern in den Dörfern und auf dem Lande bearbeitet wird, ist eine Controle des Rohhanfs durch den Börsen-Comité oder die städtische Communalverwaltung unmöglich. Die Aufsicht über die Einhaltung der Gesetzesbestimmungen wäre den Landschaftshauptleuten zu übertragen, welche ihrerseits die Dorf- oder Gemeindeältesten mit der Aufsicht über das Einhalten der Gesetzesbestimmungen seitens der Bauern betrauen können.

Vor Beginn der Arbeiten der Zubereitung des Rohhanfs durch die Bauern, sollte jeder Dorf- oder Gemeindeälteste einem Bauern des betr. Dorfes den Auftrag erteilen, ein gewisses Quantum Rohhanf auszu-schwingen und in einen Ballen zu binden (mindestens ein Ballen von 1 Pud Gewicht). Dieser Ballen muss unverzüglich vom Landschaftshauptmann besichtigt und, falls er sich als richtig hergestellt erweist, dem Dorf- oder Gemeindeältesten zur Aufbewahrung übergeben werden. Auf Aufforderung des Dorf- oder Gemeindeältesten hätten sodann sämtliche Bauern der betr. Gemeinde oder des Dorfes den Ballen zu besichtigen und diesem genau entsprechend ihren Rohhanf zu bearbeiten. Der Dorf- oder Gemeindeälteste hätte darauf zu achten, dass diese Bearbeitung richtig ausgeführt wird.

### *B. Bearbeiteter Hanf (Reinhanf).*

**Punkt I des Programmes.** Hinsichtlich des bearbeiteten Hanfes hat sich das gegenwärtige Gesetz vom 8. April 1902 bewährt und könnte unverändert bleiben, nur müsste dabei ausdrücklich bemerkt werden, dass es sich auf Reinhanf bezieht, und wären die Strafbestimmungen folgendermassen zu verschärfen:

„Für den Verkauf, die Herstellung und Aufbewahrung von Hanf, dessen Bearbeitung den Gesetzesbestimmungen nicht entspricht, unterliegen die schuldigen Händler beim ersten Male einer Geldstrafe von 3 Rbl. für jedes vorgefundene, den Gesetzesbestimmungen nicht entsprechende Berkowez Hanf, bei den folgenden Malen einem Arreste von 2 bis 4 Wochen oder einer Geldstrafe im Betrage von 5 Rbl. für jedes vorgefundene, den Gesetzesbestimmungen nicht entsprechende Berkowez Hanf, wobei der Schuldige für alle durch seine Manipulationen verursachten Kosten etc. extra haftpflichtig gemacht werden müsste.“

**Punkt II des Programmes.** In jeder Stadt, in der Hanf bearbeitet wird und ein Börsen-Comité existiert, sollten vom Börsen-Comité Sachverständige als Controlleure für die Bearbeitung von Hanf

angestellt werden, welche von Zeit zu Zeit die Handelsanstalten für Hanf zu besuchen und den Hanf dort zu besichtigen hätten. Ferner wären diese Controleure verpflichtet, auf Anzeige von dritten Personen, dass sich bei einem beliebigen Händler Hanf finde, der nicht den Gesetzesbestimmungen entsprechend bearbeitet werde, sich persönlich an Stelle und Ort von der Richtigkeit oder Unrichtigkeit der Anzeige zu überzeugen, weil ein grosser Theil der jährlichen Hanfernte unmittelbar aus den inneren Gouvernements über die Trockengrenze ins Ausland geht und dadurch einer weiteren Controle entzogen wird. Ueber die Besichtigung müsste an Stelle und Ort ein Protocoll aufgenommen werden. Da die Entscheidung der Controleure als endgiltige angesehen werden müsste, dürften zu diesen Posten nur Personen gewählt werden, deren Sachkenntniss und Ruf nicht dem geringsten Zweifel unterliegt. Falls die Anschuldigung eines Händlers nach der Entscheidung des Controleurs sich als unbegründet erweisen sollte, müssten sämtliche, durch die Anzeige hervorgerufenen Unkosten, wie Fahrt und Zeitverlust des Controleurs, Unkosten für das Los- und Umbinden des Hanfes u. s. w. dem Denuncianten zur Last fallen, der ausserdem verpflichtet werden müsste, dem Angeschuldigten eine Entschädigung bis 100 Rbl. je nach dem Quantum für die unbegründete Anschuldigung zu zahlen.

Punkt III des Programmes. Hinsichtlich der Arbitrage-Commissionen wären auch auf den Hanfhandel die für den Flachshandel vorgeschlagenen Bestimmungen anzuwenden.

Punkt IV des Programmes. An Orten, wo keine Börsen-Comités vorhanden sind, hätten die Händler selbst die obenerwähnten Controleure zu wählen, doch müssten, falls Zweifel an der Richtigkeit der Entscheidung des Controleurs entstehen sollten, der Denunciant oder der Angeschuldigte das Recht haben, einen Controleur des nächsten Börsen-Comités zur Besichtigung der Waare heranzuziehen, dessen Entscheidung dann als endgiltige anzusehen wäre.

Sodann erwählte die Versammlung zu ihrem Vertreter den Rigaschen Kaufmann I. Gilde Herrn W. Meslin und bat den Börsen-Comité als dessen Vertreter seinen Secretär, Herrn M. v. Reibnitz, delegiren zu wollen.

Beide genannte Personen nahmen an dem am 29. und 30. November im Locale des St. Petersburger Börsen-Comités stattgehabten Congress theil. Das officiële Protocoll dieses Congresses lautet folgendermassen:

#### Section für den Flachshandel.

Nach Erörterung des vorgelegten Programms beschloss der Congress beim Finanzminister nachzusuchen:

I. Um Abänderung des Gesetzes vom 12. April 1899 und um Fassung desselben in folgender Redaction:



Hinsichtlich des im Innern des Reichs und ins Ausland zum Verkauf kommenden Flachses sind folgende Regeln zu beobachten:

1) Die Flachsbündel (куклы, пудки, связки) dürfen nicht mehr als 20 Pfund jedes wiegen;

2) Zur künstlichen Erhöhung des Gewichts dürfen die Flachsbündel nicht angefeuchtet werden, auch dürfen sie keine zu demselben Zwecke beigemischten Abfälle oder sonstige fremde Stoffe enthalten.

3) Die Bündel werden nach der Länge der Faser ohne Kopf angefertigt und gebunden, und zwar Slanez nur mit einem Bande auf dem ersten Drittel, so dass die Enden der Faser zu beiden Seiten des Bandes herabhängen und die Faser selbst ohne Lösen der Bündel besichtigt werden kann; für Motschenez-Flachs werden zwei Bänder gestattet, von denen eines beim Empfange des Flachses zerschnitten wird.

4) Das Band, mit dem die Flachsbündel gebunden werden, muss aus Flachs sein.

*Anmerkung.* Dem Finanzminister ist es überlassen, auf Ansuchen der Börsen-Comités der Hafenstädte, entsprechend den Forderungen des Exporthandels, besondere Regeln für das Binden des in's Ausland zu exportirenden Flachses zu erlassen.

5) Flachscodilla und -Heede, die zum Verkaufe kommen, dürfen zur künstlichen Erhöhung des Gewichts nicht angefeuchtet werden, auch dürfen sie keine zu demselben Zwecke beigemischte Abfälle oder sonstige fremde Stoffe enthalten.

6) Für den Verkauf oder das Verkaufsangebot von Flachs, Codilla und Heede, die zur künstlichen Erhöhung des Gewichts angefeuchtet worden sind oder zu diesem Zwecke beigemischte Abfälle oder fremde Stoffe enthalten, unterliegen die Schuldigen einem Arrest bis zu einem Monate oder einer Geldstrafe bis zum Betrage von 100 Rbl.

Für Nichtbeobachten der übrigen, in den Punkten 2, 4 und 5 enthaltenen Regeln unterliegen die Schuldigen einer Geldstrafe bis zum Betrage von 100 Rbl.

II. Zum Zwecke der Regelung des Flachshandels in Russland einen Verband der Flachsbändler und -industriellen mit einem Centralorgan in St. Petersburg zu bilden und diesem Verbands anheimzustellen, an solchen Orten, wo es sich als erforderlich erweist, Abtheilungen zu errichten.

Da gegenwärtig es an Zeit zur Ausarbeitung eines Statuts dieses Verbandes mangelt, ist zu diesem Zwecke ein besonderes Comité zu bilden und diesem die Ausarbeitung eines Statuts zu übertragen. Zur Theilnahme an diesem Comité werden aufgefordert die Herren J. M. Nowoschilow, J. J. Klassen, M. Gubin, D. R. Sanders, Fr. Fr. Rambach, M. E. von Reibnitz, L. P. Kotnowsky, N. K. Kaschin und ein Vertreter der Gesellschaft W. Th. Demidow in Wjäsniki,

III. Zum April 1905 einen Congress zur Beprüfung des Statutenentwurfes für den Verband einzuberufen, der, nach Beprüfung durch den Congress, dem Finanzminister zu weiterem Ermessen vorzustellen ist.

IV. Zeitweilig, bis zur Organisation des Verbandes, wird es den Händlern und Industriellen gestattet, wo es sich als nöthig erweist, Localcomités zur Beaufsichtigung des örtlichen Flachshandels zu bilden, wobei diese Comités berechtigt sind, aus ihrer Mitte oder aus fremden Personen besondere Aufseher für den Flachshandel zu wählen. Den vom Comité gewählten Aufsehern wäre die Berechtigung zu gewähren, Protocolle über die von ihnen entdeckten Gesetzesübertretungen aufzunehmen und diese Protocolle der Polizei zum weiteren Verfolge zu übergeben.

Die Mittel für die Bedürfnisse der Comités und für die Aufsicht über den Handel haben die Comités selbst ausfindig zu machen.

## Section für den Hanfhandel.

### I.

Zu Punkt 1 des vom Finanzministerium vorgelegten Programmes sprach der Congress bezüglich des Gesetzes vom 8. April 1902 Folgendes aus:

Der im Innern Russlands und in's Ausland zum Verkaufe kommende Hanf ist zweierlei Art: Rohhanf (сырецъ) und Reinhanf (bearbeiteter). Die Regeln vom 8. April 1902 beziehen sich unterschiedslos auf Hanf beider Arten, während Character und Art und Weise der Zubereitung von Rohhanf und bearbeitetem Hanfe und der Handel mit denselben völlig verschieden sind; es ist daher nothwendig, den Handel sowohl mit Rohhanf, als auch mit bearbeitetem Hanfe durch besondere Regeln zu ordnen.

Die gegenwärtigen Regeln, die hauptsächlich sich auf Reinhanf beziehen, könnten beibehalten werden, jedoch mit nachfolgenden Abänderungen:

Im Art. 1. wäre dem Worte „Hanfes“ „bearbeiteten“ vorzustellen.

Im Art. 3 müsste es anstatt „dürfen nicht mehr als 1 Pud“ heissen „nicht mehr als 20 Pfund wiegen“, was für die Controle bequemer ist, da das Gewicht eines Bündels allüberall in Russland gewöhnlich mit 12 bis 20 Pfund angenommen wird.

Im Art. 4 müsste es anstatt der Worte „werden nach der Länge der Faser zusammengestellt“ heissen „werden einfarbig und nach der durch Beschneiden gleichgemachten Länge der Faser zusammengestellt“. Diese Redaction ist bestimmter, als die gegenwärtige und beseitigt die Möglichkeit, beispielsweise, in die Mitte des Bündels kürzere Fasern zu schieben u. s. w.

Ferner müsste an Stelle der Worte „am ersten Drittel“ gesetzt werden „am ersten Viertel“, da in der Praxis das Bündel gewöhnlich auf dem ersten Viertel, aber nicht Drittel gebunden wird.



Im Art. 5 müsste es anstatt der Worte „müssen ebenfalls von Hanf sein“ heissen „müssen aus bearbeitetem Hanf und von derselben Farbe, wie das Bündel, sein.“

Hinsichtlich des Rohhanfes arbeitete der Congress folgende Bestimmungen aus :

1) Rohhanf darf keine Beimischung von fremden Stoffen enthalten und darf zur künstlichen Erhöhung des Gewichts nicht angefeuchtet werden.

2) Die Ballen von Rohhanf dürfen nicht mehr als 1 Pud wiegen.

3) Die Ballen von Rohhanf müssen mit einem Stricke auf der Hälfte so gebunden werden, dass die Enden der Faser zu beiden Seiten des Strickes frei herabhängen und die Faser selbst, ohne Lösen des Ballens, besichtigt werden kann.

4) Der Strick, mit dem der Ballen gebunden wird, muss aus Rohhanf sein.

Bezüglich der Strafbestimmungen für Verletzen der Regeln über den Hanfhandel befand der Congress für wünschenswerth, die gegenwärtige Redaction der Regeln beizubehalten, jedoch mit folgenden Abänderungen :

„Für den Verkauf von bearbeitetem Hanfe, der eine Beimischung von Abfällen oder sonstigen fremden Stoffen enthält oder zur künstlichen Erhöhung des Gewichts angefeuchtet worden ist, unterliegen die schuldigen Händler einem Arreste bis zu einem Monate oder einer Geldstrafe bis zum Betrage von 100 Rbl.

Für Nichtbeobachten der übrigen Regeln, die für den im Innern des Reichs und ins Ausland zum Verkaufe kommenden bearbeiteten Hanf festgesetzt sind, unterliegen die schuldigen Händler einer Geldstrafe bis zum Betrage von 100 Rbl.

Da jedoch Rohhanf hauptsächlich von Bauern producirt wird und um den Handel mit Rohhanf gegen Missbräuche seitens dieser Producenten zu schützen, müssten, bei diesem als Strafbestimmung dieselben Bestimmungen zur Anwendung kommen, welche für bearbeiteten Hanf projectirt werden, nur wäre die Strafe auf höchstens 10 Rbl. festzusetzen.

Zum Punkt III der Regeln vom 8. April 1902 sprach der Congress den Wunsch aus, dass seitens der betreffenden Ministerien alle erforderlichen Massregeln ergriffen würden, um die gegenwärtig projectirten Regeln besonders unter der Bauerbevölkerung möglichst weit bekannt zu machen, da, soviel dem Congress bekannt ist, die gegenwärtigen Gesetzesbestimmungen unter den dem Bauerstande angehörigen Producenten nicht genügend bekannt geworden sind.

## II.

Zu Punkt II des Programms sprach sich der Congress in dem Sinne aus, dass, zum Zwecke einer Vereinigung des Hanfhandels und

eines möglichst zweckentsprechenden Kampfes gegen Fälschung von Hanfwaaren die Bildung eines besonderen Verbandes der Hanfhändler, Hanfexporteure und -Industriellen wünschenswerth wäre. Dieser Verband müsste berechtigt sein, an Orten, wo es für nothwendig befunden werde, Filialabtheilungen zu errichten. Die Centralverwaltung des Verbandes müsste sich in Riga, als dem Haupt-Exportpunkte von Hanf, befinden.

Bis zur Ausarbeitung und Bestätigung eines Statuts dieses Verbandes sollten temporäre Comités oder Commissionen gebildet werden, welche berechtigt wären, Personen zur Aufsicht über die Zubereitung des Hanfes und zur gerichtlichen Verfolgung der der Uebertretung Schuldigen zu wählen.

### III.

Zu Punkt III und IV des Programms fand der Congress für wünschenswerth, Arbitragecommissionen aus der Zahl der örtlichen Hanfhändler sowohl an Orten, wo Börsen-Comités vorhanden sind, als auch an Orten, wo solche nicht sind, zu errichten.

Durch ein Ergänzungsprotocoll vom 30. November beschloss die Section für den Hanfhandel, bezüglich der beim Oreler Börsen-Comité gemachten Eingabe der Hanfhändler in Karatschew um Massregeln zum Schutze des Exports von Rohhanf in unbearbeiteter Form in's Ausland, ein entsprechendes Gesuch zu veranlassen.

Letzterwähntes Ergänzungsprotocoll war von den Rigaschen Vertretern nicht unterschrieben worden, die sich sodann veranlasst sahen, gegen dasselbe beim St. Petersburger Börsen-Comité zu protestiren.

Was noch speciell den Hanfhandel betrifft, so sei hier noch über den Besuch des wirkl. Staatsrath N. V. Ponomarew berichtet, der vom Ministerium der Landwirthschaft nach verschiedenen Orten des Reichs und darunter auch nach Riga abkommandirt worden war, um mehrere den Handel mit Hanf betreffende Fragen zu erörtern. Der wirkl. Staatsrath Ponomarew hielt eine Sitzung mit der Delegation für das Hanfgeschäft ab, zu der auch der Geschäftsführer der Eisenbahnabtheilung des Börsen-Comités Herr J. Friesendorff hinzugezogen wurde.

## XI. Das Importgeschäft.

### 63. Das Heringsgeschäft.

#### a. Modus der Berechnung und Einzahlung der Zollgefälle für Heringe.

In Folge einer zwischen dem Rigaschen Zollamte und der Stadtverwaltung stattgehabten Verhandlung wegen Zulassung einer successiven Entrichtung der Zollgefälle für Heringe, die nicht in ganzen Partien, sondern theilweise nach erfolgter Wrake vom Zollamte abgenommen



werden, hat der Rigaer Börsen-Comité dem Stadtamt auf eine diesbezügliche Anfrage am 5. Januar 1904 sub Nr. 16, gemäss dem Gutachten der Delegation für das Heringsgeschäft, geantwortet, dass er, der Börsen-Comité, den vom Zollamte vorgeschlagenen Modus der Verzollung von Heringen als vollkommen zweckmässig findet und gegen die Einführung dieses Modus nichts einzuwenden hat, sowie dass die am Heringsgeschäft betheiligte Kaufmannschaft die vom Zollamte verlangten Reversale vorzustellen bereit ist.

b. Schädigung des Rigaschen Heringsgeschäfts durch den zollfreien Import ausländischer Heringe nach Archangelsk.

In Ergänzung zu ihren früheren Mittheilungen in Sachen des Herings-Imports über Archangelsk berichtete die Delegation für das Heringsgeschäft dem Rigaer Börsen-Comité am 1. März 1904, dass laut eingegangenen Nachrichten neuerdings aus Haugesund allein bereits 40,000 Tonnen (ca. 400,000 Pud) Heringe vom neuen Fang für Lieferung pr. erst offenem Wasser via Archangelsk nach den inneren Gouvernements Russlands geschlossen worden wären, wobei die Hohe Krone infolge der für Archangelsk geltenden Zollfreiheit einen Verlust an Zollgebühren von ca. Rbl. 240,000 erleide.

Nach eingezogenen Erkundigungen könne die Delegation ferner mittheilen, dass der Import via Archangelsk für die bevorstehende Saison in besonders grossem Massstabe vorbereitet werde, so dass, wenn nicht höheren Ortes eingeschritten würde, die Verluste der Krone an Zollgefallen in diesem Jahre auf eine halbe Million Rubel oder mehr veranschlagt werden können und Riga einen sehr grossen Theil des Importes, welcher unter anderen Umständen naturgemäss seinen Weg via Riga nehmen müsste, völlig einbüssen würde.

Wenn nun von Archangelsk die Behauptung aufgestellt worden sei, dass die aus Norwegen importirten Heringe von den armen Fabrikarbeitern konsumirt würden, so müsse die Delegation bemerken, dass die Zahl dieser Fabrikarbeiter jedenfalls nur eine sehr geringe sein könne und jedenfalls in gar keinem Verhältniss zu dem grossen Quantum des Imports stehe und dass ferner ein grosser Theil der Bevölkerung sich ganz in den Urwäldern aufhalte und überhaupt garnicht die Möglichkeit habe, Heringe aus den Städten zu beziehen, und ein anderer grosser Theil an der Küste lebe und sich von dem eigenen Fischfang ernähre.

Von der übrigen Bevölkerung dürfe man wohl als selbstverständlich annehmen, dass sie sich für ihren Fischbedarf in erster Reihe aus dem reichen Fang an frischen Fischen an der dortigen Küste versorge und

nur ausnahmsweise zur Abwechselung die importirten gesalzenen Heringe kaufe und halte sich die Delegation daher für berechtigt, mit Sicherheit 10,000 Tonnen oder annähernd 100,000 Pud als Maximalbedarf an ausländischen Heringen für das Gouvernement Archangelsk selbst zu bezeichnen.

Das jährlich und stark im Wachsen begriffene Mehrquantum, welches via Archangelsk eingeführt werde, gehe also als Transitwaare zollfrei in die inneren Gouvernements, zum Nachtheil der Hohen Krone und der Häfen an der Ostsee, und werde theils pr. Bahn, theils zu Wasser nach den Bestimmungsorten befördert.

Es sei ferner von Archangelsk geltend gemacht worden, dass der Heringsimport aus Norwegen für die Entwicklung der dortigen Schifffahrt nothwendig sei. — Hierzu sei zu bemerken, dass der ganze Heringsimport nur 3–4 kleine Dampfer beschäftige, deren Totalwerth kaum 150,000 Rbl. übersteigen dürfte, und um diese geringfügige Schifffahrt am Leben zu erhalten und für die Eigenthümer der betreffenden Dampfer fruchtbringend zu machen, büsse die Hohe Krone jetzt jährlich eine halbe Million Rubel oder mehr an Zollgebühren ein.

Der letztere Grund für die Aufrechterhaltung der Zollfreiheit für nach Archangelsk eingeführte Heringe erscheine also ebenso hinfällig, wie die anderen Gründe.

Der Preis für norwegische Vaarheringe (Frühjahrsheringe), welche hauptsächlich in Betracht käme, stelle sich augenblicklich ganz gleich franco Archangelsk und franco Riga und zwar 8 Rbl. pr. Tonne oder annähernd 10 Pud.

Direkt aus Norwegen importirt kämen diese Heringe aber

|                                    |                        |
|------------------------------------|------------------------|
| in Riga zu stehen auf . . . . .    | Rbl. 8,—               |
| plus Zoll und Wrakkosten . . . . . | „ 6,50                 |
|                                    | <u>also Rbl. 14,50</u> |

während dieselben Heringe via Archangelsk nach Riga ein-

|                                                           |                        |
|-----------------------------------------------------------|------------------------|
| geführt dagegen nur . . . . .                             | Rbl. 8,—               |
| plus Fracht pr. Bahn Archangelsk-Riga 35,97 Kop. pr. Pud, |                        |
| also zu 10 Pud gerechnet . . . . .                        | „ 3,60                 |
|                                                           | <u>oder Rbl. 11,60</u> |

kosten würden.

Noch auffälliger stelle sich das Missverhältniss, wenn man den Kostenpreis derselben Heringe franco Rigas Hauptmärkte im Innern des Reichs via Riga und via Archangelsk eingeführt betrachte.

Auf Grundlage der vorbenannten Preise von Rbl. 14,50 Riga verzollt und Rbl. 8,— Archangelsk unverzollt pr. Tonne von ca. 10 Pud kosteten die Heringe beispielsweise:



## franco Rshew

|                                                    |                   |
|----------------------------------------------------|-------------------|
| über Riga eingeführt . . . . .                     | Rbl. 14,50        |
| Bahnfracht Riga-Rshew 30,36 Kop. pr. Pud . . . . . | „ 3,04            |
|                                                    | <u>Rbl. 17,54</u> |

|                                              |                   |
|----------------------------------------------|-------------------|
| über Archangelsk eingeführt . . . . .        | Rbl. 8,—          |
| Bahnfracht Archangelsk-Rshew 31,95 . . . . . | „ 3,20            |
|                                              | <u>Rbl. 11,20</u> |

mehr über Riga **Rbl. 6,34** pr. Tonne oder circa 10 Pud ;

## franco Smolensk

|                                                  |                   |
|--------------------------------------------------|-------------------|
| über Riga eingeführt . . . . .                   | Rbl. 14,50        |
| Bahnfracht Riga-Smolensk 28,56 pr. Pud . . . . . | „ 2,86            |
|                                                  | <u>Rbl. 17,36</u> |

|                                                         |                   |
|---------------------------------------------------------|-------------------|
| über Archangelsk eingeführt . . . . .                   | Rbl. 8,—          |
| Bahnfracht Archangelsk-Smolensk 33,40 pr. Pud . . . . . | „ 3,34            |
|                                                         | <u>Rbl. 11,34</u> |

mehr über Riga **Rbl. 6,02**;

## franco Moskau

|                                                |                   |
|------------------------------------------------|-------------------|
| über Riga eingeführt . . . . .                 | Rbl. 14,50        |
| Bahnfracht Riga-Moskau 34,78 pr. Pud . . . . . | „ 3,79            |
|                                                | <u>Rbl. 18,29</u> |

|                                                       |                   |
|-------------------------------------------------------|-------------------|
| über Archangelsk eingeführt . . . . .                 | Rbl. 8,—          |
| Bahnfracht Archangelsk-Moskau 27,92 pr. Pud . . . . . | „ 2,79            |
|                                                       | <u>Rbl. 10,79</u> |

mehr über Riga **Rbl. 7,50**;

## franco Pskow

|                                               |                   |
|-----------------------------------------------|-------------------|
| über Riga eingeführt . . . . .                | Rbl. 14,50        |
| Bahnfracht Riga-Pskow 15,63 pr. Pud . . . . . | „ 1,56            |
|                                               | <u>Rbl. 16,06</u> |

|                                                      |                   |
|------------------------------------------------------|-------------------|
| über Archangelsk eingeführt . . . . .                | Rbl. 8,—          |
| Bahnfracht Archangelsk-Pskow 33,63 pr. Pud . . . . . | „ 3,36            |
|                                                      | <u>Rbl. 11,36</u> |

mehr über Riga **Rbl. 4,70**.

Es sei nun freilich im Gesetz auch von Archangelsk ein Tarif für ausländische Heringe vorgesehen, welcher sich auf durchschnittlich ca. 10 Kop. pro Pud höher stelle nach den umstehend angeführten Stationen, derselbe werde aber, nach Informationen der Delegation, niemals in Anwendung gebracht, sondern die Heringe würden stets als Archangeler Heringe deklariert und als solche von der Bahn zu den billigeren, vorstehend kalkulirten Frachtsätzen expedirt; also auch hierbei werde in Archangelsk das Gesetz umgangen.

Dass unter solchen Verhältnissen der Import von Heringen nach Riga nach und nach abnehmen und für die Hohe Krone ein bedeutender Ausfall an Zollgebühren entstehen müsse, liege klar auf der Hand und im Interesse des Rigaschen Heringshandels müsse die Delegation daher ihre Bitte wiederholen, der Rigaer Börsen-Comité möge mit allen Mitteln suchen, den bestehenden Missständen abzuhelfen und zwar mit möglichster Eile, bevor die Navigation in Archangelsk ihren Anfang nehme.

Indem sich der Rigaer Börsen-Comité diesen Ausführungen der Delegation für das Heringsgeschäft in vollem Umfange anschloss, theilte er dieselben am 5. März 1904 sub № 260 der Handelsabtheilung des Finanzministeriums, in Ergänzung seiner Eingaben d.d. 30. October und 31. December 1903 sub №№ 1162 und 1437, mit, bei dem Ersuchen, entsprechende Massnahmen zur Herstellung normaler Verhältnisse im Heringshandel treffen zu wollen, da in entgegengesetztem Falle dem Rigaschen Heringshandel thatsächlich ein vollständiger Verfall droht.

Da trotz mehrfacher persönlicher Bemühungen seitens des Vertreters des Rigaer Börsen-Comités in St. Petersburg im Laufe des Sommers in dieser Angelegenheit kein positives Resultat erreicht werden konnte, sah sich der Börsen-Comité veranlasst, sich wiederum am 11. September 1904 sub № 1002 an die Handelsabtheilung des Finanzministeriums mit folgender Vorstellung zu wenden:

„In Verfolg seiner Vorstellungen vom 30. October und 30. December 1803 №№ 1162 und 1437 und von 5. März d. J. № 260 beehrt sich der Rigaer Börsen-Comité hiermit vorzustellen, dass aus hier eingetroffenen Depeschen aus Bergen und Aberdeen, sowie einer Mittheilung der norwegischen Zeitung „Karmsundsposten“ zu ersehen ist, dass im laufenden Jahre über Archangelsk bereits 110,000 Tonnen Heringe, d. h. also gegen 1,100,000 Pud Heringe eingeführt worden sind. Ausserdem wird noch die Einfuhr bedeutender Quantitäten schottischer Heringe über Norwegen via Archangelsk erwartet. Diese Zahlen dürften überzeugend genug dafür sprechen, dass durch die zollfreie Einfuhr ausländischer Heringe über Archangelsk nicht nur der Heringshandel in den Baltischen Häfen, sondern auch die Krone grosse Verluste erleidet.

Da es sich demnach als nothwendig erweisen dürfte, ausserordentliche Massregeln gegen diese ungeheure zollfreie Einfuhr ausländischer Heringe zu ergreifen, welche den örtlichen Heringshandel zerstört und den Fiskus schädigt, so hält der Rigaer Börsen-Comité es für seine Pflicht, Ew. Excellenz um die Ergreifung folgender ausserordentlicher Massregeln zu ersuchen:

- 1) dass fortan alle in Archangelsk eintreffenden Heringstonnen mit einem Kronsstempel versehen werden;
- 2) dass an der Grenze des Archangelskschen Gouvernements Kontrollstellen (Zollämter) des Zollressorts errichtet werden, bei welchen



alle über die Grenze hinausgehenden Heringe verzollt und jede einzelne Tonne an beiden Enden mit Plomben versehen werden:

3) dass Heringstonnen, welche den Archangelskschen Stempel tragen und ausserhalb des Archangelskschen Gouvernements ohne die Kronsplomben angetroffen werden, als Contrebande zu behandeln sind oder als Maximum für den zollfreien Import nach Archangelsk 10,000 Tonnen (à 10 Pud die Tonne) pro Jahr festzusetzen, was ungefähr dem früheren Import und dem wirklichen Bedarf des Gouvernements selbst entsprechen dürfte.“

Zwecks Förderung der vorliegenden Angelegenheit erachtete es der Börsen-Comité, gemäss den Weisungen seines St. Petersburger Vertreters, für thunlich, auch dem die Angelegenheiten des Handels und der Industrie verwaltenden Herrn Collegen des Finanzministers, Geheimrath Timirjasew, nachstehende Eingabe dd. 17. September 1904 sub № 1015 vorzustellen:

„Es ist zur Kenntniss des Rigaer Börsen-Comités gelangt, dass die Absicht vorliege, beim Finanzministerium eine besondere Kommission zu bilden, die über Massregeln berathen soll, welche zu ergreifen wären zum Schutze des Heringshandels in den Baltischen Häfen, gegen den zollfreien Import ausländischer Heringe auf den russischen Markt, auf Grundlage des bestehenden Ausnahmegesetzes, welches die zollfreie Einfuhr von Heringen über Archangelsk für das Gouvernement Archangelsk gestattet.

Im Hinblick auf die Nothwendigkeit einer allseitigen Beleuchtung der angeregten Frage und in Anbetracht dessen, dass der Erlass zweckentsprechender Massregeln gegen die Umgehung des oben erwähnten besonderen Privilegiums eine specielle Bekanntschaft mit den Bedingungen des Heringshandels erfordert, dürfte es im Interesse der Sache als wünschenswerth erscheinen, die Meinungsäusserung der Personen, die praktisch mit dem Charakter des Handels mit Heringen vertraut sind, anzuhören.

In Folge dessen nimmt der Rigaer Börsen-Comité sich die Freiheit, sich an Ew. Excellenz mit der ergebensten Bitte zu wenden, ob Sie es nicht für möglich und zweckentsprechend erachten würden, zur Theilnahme an der Berathung der Kommission auch Vertreter des Heringshandels in Petersburg, Moskau, Riga, Reval und Libau aufzufordern, da diese Personen durch persönliche Erläuterungen über die Sachlage und praktische Hinweise die Arbeit der oben erwähnten Kommission erleichtern dürften.“

Indem der Rigaer Börsen-Comité den Wortlaut der vorstehenden Eingabe den Börsen-Comités von St. Petersburg, Moskau, Reval und Libau zur Kenntnissnahme mittheilte, hielt er es für nöthig, gleichzeitig darauf hinzuweisen, dass nach seinem Dafürhalten die Vorstellung eines dem Sinne nach gleichlautenden Gesuches seitens der erwähnten Börsen-Comités den Erfolg dieser Angelegenheit wesentlich fördern dürfte.

Auf Befehl Sr. Excellenz des Herrn Finanzministers wurde sodann bei der Industrieabtheilung unter dem Vorsitze des Gehilfen desselben, Geheimrath Timirjasew, eine besondere Conferenz zur Beprüfung der Einfuhr von ausländischen Fischen in das Archangelsksche Gouvernement gebildet, deren Sitzung am 8. October im Saale des Conseils des Finanzministeriums stattfand. Zu Vertretern des Rigaer Börsen-Comités in obiger Conferenz wurden in Folge bezüglichlicher Aufforderung die Herren A. Petersohn und C. v. Hübnet ernannt.

Das Journal der Commissionssitzung in der obigen Angelegenheit dürfte, laut Mittheilung des St. Petersburger Vertreters, demnächst fertiggestellt werden und dem Herrn Finanzminister in dem Sinne zur Begutachtung unterbreitet werden, dass auf legislatorischem Wege auch für via Archangelsk importirte Heringe der gleiche Zoll eingeführt werde, wie solcher in den anderen Häfen des Reiches gegenwärtig besteht.

#### c. Verlegung der Heringskaje.

In Bezug auf die Verlegung der Heringskaje sind im Jahre 1904 keine Verhandlungen geführt worden.

### 64. Die Ladekrähne.

#### a. Verpachtung der Krähne an den Zollartell.

Die beiden Krähne auf dem Zollplatz wurden im Jahre 1904 auf Grund der früheren Vereinbarung wieder an den Zollartell verpachtet.

Im Jahre 1903 wurden gehoben mit dem grossen Krahn 77,908 Pud

„ „ 1904 „ „ „ „ „ „ 35,218 „

Im Jahre 1904 betrugen die Einnahmen 352 Rbl. 19 Kop., die Ausgaben 185 Rbl.

#### b. Der electrische Krahn.

Der electrische Krahn arbeitete im Jahre 1904 ohne Störung. Im Jahre 1902 wurden mit ihm 111,522 Pud, im Jahre 1903 265,587 Pud und im Jahre 1904 216,504 Pud gehoben. Im Jahre 1904 betrugen die Einnahmen 2,165 Rbl. 4 Kop., die Ausgaben 8 Rbl. 20 Kop., so dass sich ein Ueberschuss von 2,156 Rbl. 84 Kop. ergab.

#### c. Der Mühlgrabener Krahn.

Derselbe wurde im Jahre 1904 nur 3 mal benutzt. Die Einnahmen betrugen 60 Rbl., die Ausgaben 150 Rbl.



## d. Der Schwimmkrah n.

Der von der Kramatorskschen Metallurgischen Gesellschaft auf der Schiffswerft von Lange & Sohn erbaute Schwimmkrah n, welcher im Juni 1903 abgeliefert werden sollte, wurde erst im Berichtsjahre fertig. Im Februar fand die Prüfung des Krahnes durch eine Commission statt, zu welcher auch die Ingenieure des Börsen-Comités hinzugezogen waren. Nachdem der Krah n dem Lieferanten abgenommen war, wurde derselbe am 4. März dem Börsen-Comité zur Aufbewahrung übergeben. Der Uebergabe-Act lautet:

Am 4. März 1904 hat der Chef der Rigaschen Hafenbauten, Ingenieur A. Konstantinow, den für den Rigaschen Hafen von der Kramatorskschen Metallurgischen Gesellschaft erbauten und von der Krone laut Uebergabeprotocoll vom 14, 16, 17 und 19. Februar d. J. durch eine Commission mit Betheiligung von Vertretern des Rigaer Börsen-Comités empfangenen automobilen schwimmenden Dampfkrah n von 66 Tons Hebekraft dem Rigaer Börsen-Comité zur Aufbewahrung übergeben. Auf dem Krahne sind alle Inventargegenstände und Reserve-theile, die von der Fabrik laut Empfangsprotocoll und der demselben beigelegten Inventarliste geliefert sind, vorhanden. Der Rigaer Börsen-Comité verpflichtet sich, alle von ihm abhängigen Massnahmen zu ergreifen, um den durch ihn empfangenen Krah n vor Beschädigung oder Bruch bis auf weitere, den Krah n betreffende Anordnungen der Oberverwaltung der Handelsschiffahrt und Häfen zu bewahren. Dem Börsen-Comité wird der Krah n in dem Zustande übergeben, wie derselbe von der Fabrik zufolge des oben erwähnten Empfangsprotocolls empfangen worden ist, und in demselben Zustande muss der Krah n seitens des Comités dem Chef der Arbeiten oder einer andern Person, nach Angabe der Oberverwaltung, wieder abgeliefert werden. Der Börsen-Comité verantwortet nicht für Verderben, Beschädigung oder Untergang des von ihm zur Aufbewahrung empfangenen Dampfkrahnes nur in dem Falle, wenn er beweisen kann, dass solches nicht durch seine Schuld und die Schuld seiner Beamten und Arbeiter, sondern durch die im Art. 216 der Verordnung über Kronsunternehmungen und Lieferungen (Codex der Reichsgesetze Band X. Theil I., Ausgabe v. J. 1887) vorgesehenen Ursachen hervorgerufen worden ist.

Auf dem dem Börsen-Comité übergebenen schwimmenden Krahne befindet sich ein Garantie-Mechaniker von der Metallurgischen Gesellschaft Kramatorskaja, welcher auf Grund des Contractes über den Bau des Krahns im Laufe von 12 Monaten, gerechnet vom Tage des Empfanges des Krahns seitens der Krone, d. i. vom 19. Februar 1904 ab eine Gage von 80 Rbl. monatlich während der Wintermonate und von 150 Rbl. monatlich während der Navigationsperiode zu erhalten hat. Die erwähnte Gage wird der Börsen-Comité, bis auf weitere Bestim-

mung der Oberverwaltung der Handelsschiffahrt und Häfen, dem Garantie-Mechaniker für Rechnung der genannten Oberverwaltung bezahlen.

Am 7. April wurde dem Börsen-Comité vom Chef der Rigaer Hafenbauten eine Instruction für den Maschinisten des Krahnes zugesandt.

Die Thätigkeit des Rigaer Schwimmkrahns, welche in Folge des Mangels an Publicationen über sein Vorhandensein vielleicht etwas beeinträchtigt gewesen sein mag, weist  $431\frac{1}{2}$  Arbeitsstunden in 53 Arbeitstagen auf, und begann am 14. April 1904.

Die Art seiner Thätigkeit ist aus nachfolgender Zusammenstellung zu ersehen:

|                                                           |                  |         |
|-----------------------------------------------------------|------------------|---------|
| Befrachten von Schiffen. . . . .                          | 27               | Stunden |
| Löschen „ „ . . . . .                                     | $174\frac{1}{2}$ | „       |
| Hilfe beim Montiren von Baggern, Rammen etc. etc. . . . . | $31\frac{1}{2}$  | „       |
| Ausziehen von Pfählen. . . . .                            | $11\frac{3}{4}$  | „       |
| Hilfeleistung bei der Pontonbrücke . . .                  | $25\frac{3}{4}$  | „       |
| Docken von kleinen Schleppdampfern . .                    | $47\frac{3}{4}$  | „       |
| Transport eines Dampfkessels . . . . .                    | 5                | „       |
| Hilfeleistung beim Abbruch eines Dampfers                 | 35               | „       |
| Heben gesunkener Fahrzeuge . . . . .                      | $73\frac{1}{4}$  | „       |
|                                                           | $431\frac{1}{2}$ | Stunden |

von welchen  $51\frac{1}{4}$  Stunden auf Hin- und Rückfahrten des Krahns entfallen.

Für die Benutzung des Krahnes wurde eine Zahlung von nicht mehr als 5 Rbl. pro Stunde, gerechnet vom Abgang des Krahnes von seinem Liegeort bis zur Rückkehr zu demselben, erhoben

Bei Anwendung dieses Satzes betrugen

|                                |                   |
|--------------------------------|-------------------|
| die Einnahmen . . . . .        | 1922 Rbl. 10 Kop. |
| die Ausgaben . . . . .         | 3346 „ 13 „       |
| Somit beträgt der Zukurzschuss | 1424 Rbl. 03 Kop. |

Jedoch kommt hiervon die von der Hauptverwaltung für das Garantiejahr zu zahlende Gage des Garantiemaschinisten . . . . .

|  |             |
|--|-------------|
|  | 1445 „ 96 „ |
|--|-------------|

dem Krahn zu gute, so dass die Differenz von . . . 21 Rbl. 93 Kop. einen kleinen Ueberschuss für dieses Jahr ergeben wird.

Während des Sommers wurde der kleine Krahn seitens der Erbauer mit einer Bremse für die Drehvorrichtung versehen und eine neue Feder für die Kuppelung des Hebewerks geliefert. Der Krahn hat alsdann während des ganzen Betriebes zufriedenstellend gearbeitet und zu keinen Klagen Anlass gegeben. Da die Geschwindigkeit desselben während der Fahrt nur 4.1 Knoten im Durchschnitt beträgt, so wurde



beim Zustellen und Abfahren desselben von den Benützern ein Schleppdampfer zur schnelleren Beförderung desselben gemiethet.

Die von der Prüfungscommission für den Krahn empfohlene Anschaffung von 3 automatischen Federwaagen, sowie die Installation von elektrischer Beleuchtung ist bis jetzt von der Hauptverwaltung der Häfen noch nicht genehmigt worden.

## XII. Das Fabrikwesen.

### 65. Ersatz ausländischer Steinkohle durch russische.

Der Präses der Allerhöchst errichteten besonderen Conferenz zur Klärung der Frage des Ersatzes ausländischer Kohle durch russische richtete am 31. August 1904 sub Nr. 3752 die Aufforderung, diese Conferenz bei der Erörterung der verschiedenen, auf weitere Verbreitung der inländischen und Verdrängung der ausländischen Kohle gerichteten Regierungsmassnahmen, sowie bei den vorberathenden Arbeiten, vor Eröffnung der besonderen Conferenz, unterstützen und namentlich derselben ein Gutachten zu dieser Frage mittheilen zu wollen.

Eine ähnliche Bitte richtete an den Börsen-Comité der Conseil des Congresses der Metallindustriellen des Nordischen und Baltischen Rayons durch Schreiben vom 18. October 1904 sub Nr. 1043.

Der Börsen-Comité übertrug die Ausarbeitung dieses Gutachtens seiner Delegation für die örtliche Fabrikindustrie, die sich der Aufgabe mit grossem Eifer unterzog und, nach umfangreichen, durch eine besondere Subcommission ausgeführten Vorarbeiten, Ende December dem Börsen-Comité nachfolgendes Gutachten überreichte, das in den ersten Tagen des Januar dem Präses der obengenannten Conferenz vorgestellt werden sollte:

„Zur Erfüllung des ihr gewordenen Auftrags, sich gutachtlich zu den Schreiben des Präsidenten der Allerhöchst niedergesetzten Conferenz zur Klärung der Frage des Ersatzes der ausländischen Kohle durch russische vom 31. August 1904 sub Nr. 3752 und des Conseils der Congresses der Montanindustriellen des Baltischen Rayons vom 9. October 1904 sub Nr. 1043 zu äussern, beehrt sich die unterzeichnete Delegation für die örtliche Fabrikindustrie nachstehenden Entwurf eines Gutachtens vorzustellen:

Wenn es eine der hauptsächlichsten ökonomischen Aufgaben des Staats bildet, die Producte und Schätze des eigenen Bodens nach äusserster Möglichkeit auszunutzen und diese Ausnützung mit ganzer Energie zu fördern und zu entwickeln, so gebietet es schon das eigene Interesse der Industrie und des Handels, dem Staate in diesen Bestrebungen zu folgen

und ihn in diesen auch ihrerseits zu unterstützen. Denn im Interesse beider, des Staats, wie der Industrie und des Handels liegt es, das Geld zum Bezuge der für die Industrie nothwendigen Rohmaterialien, sowie der für den Handel nothwendigen Tauschobjecte im eigenen Lande zu behalten und dadurch die aktive Handelsbilanz zu verbessern, in beider Interesse liegt es, durch Ausbeutung der eigenen Bodenschätze der Arbeiterbevölkerung neue Erwerbsquellen zu schaffen und dadurch dessen Steuer- und Kaufkraft zu erhöhen; in beider Interesse endlich liegt es sich beim Bezuge von unumgänglich nothwendigen Produkten unabhängig von den kommerziellen und politischen Kombinationen und Zufällen des Auslandes zu machen.

Von diesen Gesichtspunkten aus kann auch der Rigaer Börsen-Comité nur mit Befriedigung die gegenwärtig wieder zu Tage tretenden Bestrebungen des Staats begrüßen, die Entwicklung der Kohlenproduction im eigenen Lande und die Ausbreitung der Verwendung der vaterländischen Kohle zu fördern und allmählich die ausländische Kohle vom russischen Markte zu verdrängen.

Die Verdrängung der ausländischen Kohle durch vaterländische muss nothwendiger Weise zu bedeutenden Umwälzungen im Betriebe der Industrie und des Handels führen. Solche Umwälzungen aber können, wenn sie, ohne die äusserste Vorsicht, durch Gewaltmittel oder auch nur fördernde Mittel zu Wege gebracht werden, von unermesslicher Tragweite und von vernichtender Wirkung sein, zumal wenn es sich um Umwälzungen bei productiven Kräften handelt, die grosse, ja wohl die grössten Bevölkerungsgruppen des Reichs umfasst.

Der Rigaer Börsen-Comité kann sich nicht verhehlen, dass gerade hinsichtlich der Verdrängung ausländischer Kohle durch russische die Gefahren einer Umwälzung für die im Rayon der Baltischen Häfen befindliche Industrie sehr grosse sind und dass die Schwierigkeiten, die sich dieser Umwälzung entgegenstellen, sich nur in vielen Jahrzehnten vorsichtigster Arbeit und umfassendster Vorbereitung überwinden lassen.

In Nachfolgendem will der Börsen-Comité versuchen diese, seiner Ansicht nach, sich ergebenden Schwierigkeiten, näher zu erörtern.

Allem zuvor erscheint es daher erforderlich, festzustellen, wie gross der Konsum Rigas an Steinkohlen ist.

Nach den statistischen Editionen des Börsen-Comités betrug der Import Rigas an Steinkohlen aus dem Auslande:

| 1899           | 1900          | 1901          | 1902          | 1903          |
|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 31,009,401 Pud | 31,826,204 P. | 22,920,250 P. | 24,364,967 P. | 26,994,149 P. |

im Werthe von:

|                |              |              |              |              |
|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 4,651,410 Rbl. | 6,683,503 R. | 3,380,737 R. | 3,532,920 R. | 3,779,181 R. |
|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|



Ausserdem wurden auf der Eisenbahn nach Riga gebracht (Steinkohlen, Anthracit und Koks zusammen):

|  | 1899        | 1900       | 1901       | 1902         | 1903         |
|--|-------------|------------|------------|--------------|--------------|
|  | 281,675 Pud | 453,099 P. | 492,216 P. | 2,451,279 P. | 3,090,743 P. |

von diesem Quantum kamen aus dem Donezbassin:

|  | 1899        | 1900       | 1901       | 1902         | 1903         |
|--|-------------|------------|------------|--------------|--------------|
|  | 138,199 Pud | 423,532 P. | 473,104 P. | 2,394,893 P. | 2,990,974 P. |

wobei zu bemerken ist, dass dieses Quantum ausschliesslich für die Bedürfnisse der örtlichen Kronsbahnen bestimmt war. Es stellt sich demnach das gesammte nach Riga gekommene Quantum Kohlen auf:

|  | 1899           | 1900          | 1901          | 1902          | 1903          |
|--|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|  | 31,291,076 Pud | 32,279,303 P. | 23,412,466 P. | 26,816,246 P. | 30,084,892 P. |

Dagegen wurden auf der Bahn von Riga abgeführt:

|  | 1899          | 1900         | 1901         | 1902         | 1903         |
|--|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|  | 5,711,310 Pud | 3,378,816 P. | 1,460,190 P. | 1,432,301 P. | 1,727,429 P. |

so dass sich der thatsächliche Konsum stellt auf:

|  | 1899           | 1900          | 1901          | 1902          | 1903          |
|--|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|  | 25,579,766 Pud | 28,900,487 P. | 22,952,276 P. | 25,385,945 P. | 28,357,463 P. |

Es betrug demnach die durchschnittliche Zufuhr von Kohlen nach Riga jährlich 28,776,796 Pud, der durchschnittliche Konsum Rigas jährlich 26,234,787 Pud.

Von dem Gesamtimport Rigas kamen aus

|               | 1899           | 1900          | 1901          | 1902          | 1903          |
|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| England.....  | 30,073,595 Pud | 31,146,414 P. | 22,622,187 P. | 23,546,766 P. | 26,116,944 P. |
| Holland resp. |                |               |               |               |               |
| Deutschland   | 935,806 "      | 658,720 "     | 298,063 "     | 730,658 "     | 877,205 "     |
| Belgien.....  | — "            | 12,820 "      | — "           | 87,543 "      | — "           |

Es kommen somit per Schiff nach Riga durchschnittlich jährlich 27,415,344 Pud.

Der Preis der unter den ausländischen hauptsächlich in Betracht kommenden englischen Steinkohle betrug in den letzten Jahren durchschnittlich 14 Kop. per Pud frei vom Schiff in Riga incl. Zoll:

Dieser Preis setzt sich für gesiebte Kohle zusammen aus:

|             |           |                                    |
|-------------|-----------|------------------------------------|
| Kaufpreis   | der Kohle | 9 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Kop. |
| Fracht      | " "       | 3 "                                |
| Zoll        | " "       | 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "    |
| Hafensteuer | " "       | 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> "    |

Dagegen betrug der Preis der russischen Kohle in den letzten 5 Jahren auf den Gruben für gesiebte Dombrower Kohle 7.50 Kop. für ungesiebte Donezer Kohle 7.25 Kop. per Pud.

Es beträgt gegenwärtig die Eisenbahnfracht excl. Nebengebühren von den wichtigsten Stationen der Kohlenbassins nach Riga von

|                                    |                    |          |                    |
|------------------------------------|--------------------|----------|--------------------|
| Stadki der Jekaterinen Bahn.....   | bei Entfernung von | 1633 W.  | 13,06 Kop. per Pud |
| Rutschenkowo der Jekaterinen Bahn  | " "                | " 1637 " | 13,10 " " "        |
| Glassnaja der Jekaterinen Bahn.... | " "                | " 1634 " | 13,07 " " "        |
| Sossnowizy der Warsch.-Wiener Bahn | " "                | " 1067 " | 9,08 " " "         |
| Graniza                            | " "                | " 1064 " | 9,08 " " "         |
| Dombrowo                           | " "                | " 1059 " | 9,06 " " "         |

Schlägt man nun noch die Nebengebühren hinzu mit 0,40 Kop., resp. für polnische Kohle 0,75 Kop., so ergibt sich für die russische Kohle frei Riga-Bahnhof ein Preis

für Donezer Kohle von 20,73 Kop. per Pud

„ polnische „ „ 17,72 „ „ „

Es stellt sich demnach in Riga die ausländische Kohle um  $3\frac{3}{4}$  Kop. per Pud billiger als die polnische und um 6,73 Kop. per Pud billiger als die Donezer Kohle.

Zieht man jedoch noch den Nutzwert der Kohlen in Betracht, der bei der englischen Kohle ca. 7000, bei der Donezkohle ca. 7000, bei der Dombrower Kohle nur 5000 Kalorien beträgt, so gestaltet sich der Preisunterschied noch weit ungünstiger für die russische, namentlich für Dombrower Kohle. Denn um bezüglich des Nutzwertes der Kohle für den Consumenten die Kohlenpreise der englischen mit der Dombrower Kohle zu vergleichen, müsste man zum Preise der letzteren noch einen Zuschlag von ca. 6 Kop. machen, so dass, um den gleichen Heizeffekt zu erzielen, die Dombrower Kohle auf ca.  $22\frac{2}{5}$  Kop. zu stehen käme. Bei der Donezer Kohle wollen wir, in Anbetracht der wohl gleich kommenden Kalorienzahl, einen derartigen Preiszuschlag nicht weiter berücksichtigen. Um also in Riga die russische Kohle konkurrenzfähig mit der englischen zu machen, müsste, da der Kaufpreis sich wohl kaum wesentlich würde herabsetzen lassen, der Frachtpreis entsprechend vermindert werden und zwar bis auf 6—8 Kop. sowohl für Dombrower, als auch Donezer Kohle. Dazu müsste aber der Tarifsatz für Dombrower Kohle bis auf  $\frac{1}{272}$ — $\frac{1}{233}$  Kop., der für die Donezer Kohle bis auf  $\frac{1}{178}$ — $\frac{1}{152}$  Kop. per Pud und Werst herabgesetzt werden.

Einen derartig niedrigen Tarifsatz muss aber der Börsen-Comité für absolut ausgeschlossen halten, da schon der gegenwärtig geltende Tarifsatz von ca.  $\frac{1}{117}$  Kop. zu den niedrigsten gehört, die auf den russischen Eisenbahnen vorkommen und dem Selbstkostenpreise der Eisenbahn sehr nahe kommt.

Die Ausführbarkeit des Gedankens, die Donezer Kohle per Schiff über Nikolajew oder Mariupol um Europa herum nach Riga zu bringen, muss der Börsen-Comité ebenfalls als für absehbare Zeit völlig ausgeschlossen halten, da die Fracht allein mindestens 11—12 Kop. per Pud (für Salz aus dem Schwarzen und Asowschen Meere nach Riga ist im Laufe der letzten Jahre der Minimalsatz 11 Kop. per Pud gewesen) betragen müsste, wozu noch die Eisenbahnfracht von den Gruben bis zum Versandhafen mit 2—3 Kop. per Pud, das Umladen aus dem Waggon ins Schiff im Versandhafen und in Riga die Hafensteuer hinzukäme, so dass die Donezer Kohle, auf dem Wasserwege bezogen, in Riga noch namhaft theurer, als 20,73 Kop. per Pud zu stehen kommen würde. Beim Seetransport kommt aber noch die Schwierigkeit hinzu, dass,



nach der Erklärung von Sachverständigen, die Donezer Kohle so leicht sich selbst entzündet, dass sie, ohne künstliche Lüftung, nicht höher als 4 Fuss gestapelt werden darf, während sie in einem Schiffsraume 3 Wochen hindurch ca. 25 Fuss hoch geschüttet sein müsste und eine künstliche Lüftung hier ausgeschlossen wäre. Ferner könnten für die Cabotagefahrt vom Schwarzen Meere nur Schiffe von nicht weniger als 5000 Tons rentabel verwandt werden, während der Rigaer Hafen für längere Zeit noch nicht in der Lage sein wird, so grosse Schiffe aufzunehmen.

Doch kämen wir selbst über diese enorme, durch die höhere Frachtlage bedingte Preisdifferenz in irgend einer, zur Zeit allerdings noch nicht erkennbaren Weise hinweg, so stellt sich dem Bezuge der russischen Kohle in Riga eine andere, nicht minder wesentliche Schwierigkeit entgegen in der Art und Weise, wie die russische Kohle nach Riga gebracht werden soll.

Um den jährlichen Consum Rigas zu decken, müssten, wie oben berechnet, durchschnittlich 26,234,787 Pud jährlich nach Riga befördert werden, wozu eine Anzahl von 36,313 Wagen von 750 Pud Tragfähigkeit erforderlich wäre, das würde also ca. 100 Wagen täglich ausmachen. Rechnet man aber die Feiertage, den Zeitverlust durch unvermeidliche Transportstockungen und ähnl. ab, zieht man ferner in Betracht, dass nach der bereits lange andauernden Geschäftsstille in der Industrie, namentlich aber nach Beendigung des gegenwärtigen Krieges eine ganz ausserordentliche Belebung und Entwicklung der Industrie eintreten muss, so wird man dreist die Ankunft der doppelten Anzahl Wagen für Riga, also ca. 200 Wagen täglich annehmen müssen.

Dass die Eisenbahnstationen Rigas, auch nach ihrem gegenwärtig bereits im Gange befindlichen, aber wohl erst nach einer Reihe von Jahren zu beendendem Ausbau, einen allein durch Kohlentransporte um 200 Wagen täglich vergrösserten Verkehr werden bewältigen können, muss der Börsen-Comité sehr ernstlich bezweifeln.

Eine weitere Folge der durch die Kohlentransporte nach Riga ausserordentlich erhöhten Eisenbahnthätigkeit wäre die Nothwendigkeit einer namhaften Verstärkung des Wagenparks. Denn nehmen wir an, dass die täglich in Riga eintreffenden 200 Kohlenwagen für den Her- und Rücktransport gering gerechnet je 12 Tage, im Ganzen also 24 Tage beanspruchen, so müsste der Wagenpark um ca. 5000 Wagen und eine dem entsprechende Anzahl Locomotiven erhöht werden.

Es fragt sich nun sehr, ob unsere Eisenbahnen, ausser der normalen Vergrösserung der Wagenzahl — wir leiden beständig an Wagenmangel — und ausser der Befriedigung der voraussichtlich auch nach Beendigung des Krieges enorm steigenden Ansprüche der Sibirischen Bahn die Mittel und Möglichkeit haben werden, auch diese Vergrösserung zu beschaffen.

Wenn nun aber auch die russische Kohle nach Riga zu annehmbarem Preise und mit der erforderlichen Pünktlichkeit geliefert werden könnte, so entsteht die Frage: werden auch die russischen Gruben — wir ziehen dabei hauptsächlich die Donezkohle in Betracht, da, wie wir weiter unten ausführen werden, die Dombrower Kohle durchaus den Ansprüchen der Industrie nicht genügen kann — im Stande sein, das erhöhte Quantum zu liefern.

Hierauf giebt uns die im „Westnik Finansow“ veröffentlichte Statistik eine durchaus nicht beruhigende Antwort. Nach dieser Statistik betrug an Donezer Kohle:

|       | die Ausbeute<br>Pud. | der Konsum<br>Pud. | der Vorrath zum<br>Schlusse des Jahres<br>Pud. |
|-------|----------------------|--------------------|------------------------------------------------|
| 1901: | 694,420,000          | 675,030,000        | 48,560,000                                     |
| 1902: | 642,140,000          | 650,840,000        | 39,860,000                                     |
| 1903: | 728,090,000          | 737,940,000        | 33,010,000                                     |

Demnach war die Ausbeute bedeutend geringer, als der Konsum, der zu einem grossen Theile von den Vorräthen zehren musste, die beständig von Jahr zu Jahr abnahmen. Das lag aber offenbar nicht in der Absicht und in den Konjunkturen der Grubenbesitzer, denn, wie aus nachfolgender Tabelle ersichtlich ist, hatte der Congress der süd-russischen Montanindustriellen, seinen Publikationen gemäss, eine weit grössere Ausbeute projectirt, als sich thatsächlich erreichen liess.

|       | Projectirte Ausbeute<br>Pud. | Thatsächliche Ausbeute<br>Pud. | Differenz<br>Pud. |
|-------|------------------------------|--------------------------------|-------------------|
| 1900: | 693,120,000                  | 691,470,000                    | 1,650,000         |
| 1901: | 830,200,000                  | 694,420,000                    | 135,780,000       |
| 1902: | 858,570,000                  | 642,140,000                    | 216,430,000       |
| 1903: | 810,850,000                  | 728,090,000                    | 82,760,000        |

Es ist daher die Besorgniss sehr wohl berechtigt, dass, falls heute der Kohlenbezug aus dem Auslande erschwert oder verhindert werden sollte, die Rigasche Industrie sehr leicht in die Lage kommen könnte, die für sie von unermesslicher Tragweite sein müsste, ihr „tägliches Brod“, ihre Existenz-Grundlage, nicht mit der erforderlichen Regelmässigkeit und nicht in dem nothwendigen Maasse erhalten zu können.

Was nun die Verwendbarkeit der polnischen Dombrower Kohle anbetrifft, so erlaubt sich der Rigaer Börsen-Comité auch in dieser Beziehung sich auf die im „Westnik Finansow“ veröffentlichten Ausführungen zu stützen. Dort heisst es unter Anderem:

„Das Dombrower Bassin bildet den Fundort nur für einen Typus von Steinkohle, eine langflammige, nicht backende (trockene) Kohle. Dieser Typus steht hinsichtlich seiner Hitzerzeugung hinter allen anderen Typen zurück und kann wegen mangelnder Backfähigkeit in wichtigen Fällen gar nicht zur Verwendung kommen z. B. bei der Koksproduction, zur Herstellung von Leuchtgas u. a. m. Aber auch in den Feuerungen ist die



Verwendung der Dombrower Kohle mit gewissen Unzuträglichkeiten verbunden, da der nicht backende Kohlenstaub durch die Roste völlig unproductiv in den Aschenfall durchfällt.“

Beide Umstände werden dadurch bestätigt, dass nach den statistischen Auskünften vom gesammten Konsum der Dombrower Kohle auf Gasfabriken entfielen:

|                |                                    |
|----------------|------------------------------------|
| im Jahre 1901: | 0,03 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>   |
| „ „ 1902:      | 0,01 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>   |
| „ „ 1903:      | 0,01 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> , |

also ein ganz verschwindend kleines Quantum, das sogar noch im Abnehmen begriffen ist. Diese ungenügende Qualität der Dombrower Kohle lässt es denn erklärlich erscheinen, dass trotz aller Bemühungen und Bestrebungen der polnischen Grubenbesitzer und trotz ihrer Förderung seitens der Regierung, über Sosnowizy, also wohl in erster Reihe für den Bedarf Polens aus dem Auslande importirt wurden:

| 1899       | 1900       | 1901       | 1902       | 1903       |
|------------|------------|------------|------------|------------|
| Pud.       | Pud.       | Pud.       | Pud.       | Pud.       |
| 39,222,000 | 48,012,000 | 46,193,000 | 31,267,000 | 32,403,000 |

Abgesehen davon, dass für die Gasfabrikation, die Verkokung und für manche andere Zwecke die Dombrower Kohle nicht genügt, müssten, nach Obigem, selbst in den anderen Industrien Rigas, da die polnische Kohle langflammig und von bedeutend geringerem Heizwerthe ist, bei sämmtlichen Dampfkesseln die Feuerungen verändert werden. Diese würden dann aber wieder für Donezer oder englische Kohle nicht mehr verwendbar sein, was wiederum grosse Schwierigkeiten hervorrufen müsste.

Nun ist es aber erforderlich, die Frage des Ersatzes der ausländischen, speciell englischen Kohle durch russische noch von einem anderen Gesichtspunkte aus näher zu erörtern und zwar vom Gesichtspunkte des Einflusses des Verdrängens der englischen Kohle auf die Schifffahrt und den Exporthandel Rigas.

Für die zur See nach Riga gebrachte Kohle zahlt Riga jährlich an Fracht für 27,415,347 Pud Kohlen, das Pud zu ca. 3 Kop. gerechnet die Summe von ca. 800,000 Rbl. Wenn nun die Kohlentransporte fortfallen, wodurch soll diese, verhältnissmässig hohe Einnahme der Schiffe wieder eingebracht werden. Der See-Import nach Riga an anderen Waaren, ausser Steinkohlen (es kommen hierbei Baumwolle, künstliche Düngemittel, Farbehölzer und Gerbestoffe, Harz, Jute, Korkholz, Thon, Heringe in Betracht), lässt überhaupt kaum eine Steigerung dieser Artikel erwarten, keinenfalls aber eine solche, die auch nur zu einem geringen Theile den Ausfall an Steinkohle decken könnte. Es müsste also ein grosser Theil der gegenwärtig mit Steinkohlen nach Riga kommenden Dampfer zum Empfange der Exportwaaren mit Ballast nach Riga kommen, natürlicher Weise aber den Ausfall der Hinfracht durch

Erhöhung der Rückfracht decken und jene 800,000 Rbl. auf die Fracht der Exportgüter abwälzen, die sich also um diesen Betrag erhöhen müsste. Der Exporteur würde nun aber durchaus nichts mehr von seinem ohnehin sehr kleinen Gewinn abgeben können und seine Mehrleistung an Frachtkosten seinerseits daher schliesslich auf den Producenten des grössten Theils unserer Exportwaaren, d. h. den ohnehin schon in schwerer Lage befindlichen Landwirth abwälzen. Diese 800,000 Rbl. repräsentiren aber nur einen Theil der Verluste durch Fortfall der ausländischen Kohle als Importgut. Von mindestens gleich schweren Folgen wäre das Fortfallen der gegenwärtig häufigen und regelmässigen Dampfergelegenheiten, die dem Exporteur die Sicherheit bieten, stets und in ausreichender Zahl Dampfer für seine Exportwaaren zur Verfügung zu haben, während er, nach Fortfallen der Kohlendampfer, im Auslande extra Dampfer wird suchen und nach Riga bestellen müssen. Diese Schwierigkeit und Unsicherheit der Dampferbeschaffung muss aber auch einen starken Einfluss auf das Steigen der Frachten ausüben.

Schliesslich kann der Börsen-Comité nicht umhin, noch auf folgende Erwägungen hinzuweisen:

Es dürfen die früheren Bezugsquellen für einen so unentbehrlichen Artikel, wie Steinkohle, durchaus nicht eher erschwert oder gar geschlossen werden, als bis die neuen, gleich vortheilhaften Bedingungen und constante Lieferung völlig gesichert sind. Wenn heute durch Erhöhung des Einfuhrzolles oder durch ein Einfuhrverbot der Bezug der ausländischen Kohle erschwert werden sollte, so liegt die Gefahr nahe, dass die russischen Gruben, nun ohne Concurrenz, ihre Preise erhöhen und dadurch der Industrie grosse Mehrkosten und Verluste verursachen. Sind aber erst die Beziehungen zu den englischen Gruben abgebrochen, so dürfte es doch schwer fallen, diese Beziehungen wieder anzuknüpfen, wenn durch übermässige Steigerung der russischen Kohlenpreise oder ungenügende Leistungsfähigkeit der russischen Gruben doch die Wiederherstellung einer ausländischen Concurrenz sich als unumgänglich nothwendig erweisen sollte.

Ferner liegt eine grosse Gefahr in der Lösung vielhundertjähriger Handelsbeziehungen, wie sie gegenwärtig zwischen Russland und England bestehen. Während England fast der ausschliessliche Lieferant von Steinkohlen für Russland ist, ist er andererseits einer der besten Abnehmer unserer Ausfuhrwaaren, wie sich das aus nachfolgender Tabelle ergibt:

Gesamttexport aus Riga:

| 1900            | 1901            | 1902            | 1903             |
|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| 72,974,148 Rbl. | 77,265,778 Rbl. | 93,289,709 Rbl. | 128,989,277 Rbl. |

Davon nach England:

| 1900            | 1901            | 1902            | 1903            |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 28,635,589 Rbl. | 36,160,678 Rbl. | 43,489,959 Rbl. | 58,397,021 Rbl. |



Es dürfte daher wohl naturgemäss sein, dass, entsprechend der Abnahme unseres Bezugs an englischen Waaren, auch dessen Bezug von russischen Waaren abnimmt. Während England aber für seine Steinkohlen sehr leicht andere Verwendung findet, dürfte es uns überaus schwer fallen, für unsere Ausfuhrwaaren einen anderen Abnehmer, überdies noch einen so kauf- und zahlungskräftigen zu finden. Bei einem starken Sinken des Handelsaustausches zwischen England und Russland würden wir daher den grössten Veriust und Schaden zu tragen haben.

Die Einbusse, die Russland durch Fortfall des Kohlenimports an Zoll-, Hafen- und sonstigen Steuern erleiden müsste, will der Börsen-Comité nicht weiter berühren, da es sich hiebei in erster Reihe um fiskalische Interessen handelt.

In seinen obigen Erörterungen hat sich der Rigaer Börsen-Comité ausschliesslich nur auf die Verhältnisse Rigas bezüglich des Bezugs und Konsums ausländischer Steinkohle beschränkt. Nun sind aber in dieser Beziehung die Verhältnisse in sämmtlichen russischen Häfen des Baltischen Meeres fast gleich, ja speciell für Petersburg noch ungünstiger als für Riga, so dass sehr wohl das über Riga Gesagte auf sämmtliche baltische Häfen bezogen werden kann. Der Gesamtimport ausländischer Kohle nach den baltischen Häfen betrug:

|                  | 1900            | 1901            | 1902            | 1903            |
|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Petersburg und   |                 |                 |                 |                 |
| Kronstadt . . .  | 99,567,000 Pud  | 86,474,000 Pud  | 91,017,000 Pud  | 91,027,000 Pud  |
| Reval . . . . .  | 6,378,000 „     | 5,603,000 „     | 6,329,000 „     | 6,883,000 „     |
| Pernau . . . . . | 2,503,000 „     | 2,308,000 „     | 2,598,000 „     | 4,184,000 „     |
| Riga . . . . .   | 31,826,000 „    | 22,920,000 „    | 24,365,000 „    | 26,995,000 „    |
| Libau . . . . .  | 17,570,000 „    | 9,881,000 „     | 9,450,000 „     | 9,531,000 „     |
| insgesammt       | 157,844,000 Pud | 127,186,000 Pud | 135,759,000 Pud | 138,610,000 Pud |

Zum Schlusse glaubt der Börsen-Comité aber auch der Frage näher treten zu dürfen, auf welche Weise seitens des Staates das Verdrängen der ausländischen Kohle und Ersatz derselben durch russische gefördert werden würde und könnte. Als einziges durchführbares und wirksames Mittel erscheint wohl eine sehr starke Erhöhung des Einfuhrzolles auf Steinkohle, die den Preis- und Qualitätsunterschied zwischen russischer und englischer Kohle ausgleicht. Bezüglich einer derartigen Erhöhung muss aber der Börsen-Comité bemerken, dass er die Steinkohle schon an und für sich als eines der am wenigst geeigneten Steuerobjecte ansehen muss. Letztere müssen, seiner Ansicht nach, so gewählt werden, dass sie den Grundsätzen der Gerechtigkeit möglichst entsprechen, in ihren volkswirtschaftlichen Folgen möglichst wenig nachtheilig sind und nicht durch Nebenwirkungen den Steuerzahlern Opfer auferlegen, welche zu den Vorthelen der Staatskasse in keinem Verhältnisse stehen. Diesen Forderungen genügt kaum eine andere Steuer so wenig, wie der Kohlenzoll. Er ist ungerecht, weil

er Licht und Wärme besteuert, die der arme Mann ebenso wenig entbehren kann, wie der Reiche; er wirkt volkswirtschaftlich nachtheilig, weil er ein unentbehrliches Produktionsmittel vertheuert; dadurch werden alle die zahllosen Dinge, welche mit Hilfe der Kohle hergestellt werden, und welche ihrerseits wieder die Voraussetzung anderer Productionen sind, wie der Pflug und das Beil des Bauern, die Werkzeuge des Handwerkers, die Maschinen des Industriellen u. s. w. im Preise gesteigert und die Folge einer solchen Massregel ist die verringerte Productivität der ganzen Volkswirtschaft.“

#### 66. Verein der Dampfkesselbesitzer zu Riga.

Beim Schreiben vom 10. Januar 1904 sub № 145 stellte der Rigasche Technische Verein dem Börsen-Comité einen Entwurf von Statuten für einen zu gründenden Verein der Dampfkesselbesitzer zu Riga mit der Bitte um Beprüfung und Erwirkung der obrigkeitlichen Bestätigung desselben vor.

Der Börsen-Comité übergab den Entwurf zur näheren Beprüfung seiner Delegation für die örtliche Fabrikindustrie und antwortete, auf Grund eines Gutachtens der letzteren, dem Technischen Vereine am 2. April sub № 383, dass er zur Ueberzeugung gekommen sei, dass der angestrebte Verein für die örtliche Industrie von grossem Nutzen werden dürfte und die Förderung und Unterstützung seitens des Börsen-Comités durchaus verdiene, der vorliegende Statutenentwurf im Allgemeinen auch den Zwecken des Vereins und den Interessenten zu entsprechen scheine. Doch glaubte der Börsen-Comité gewisse Abänderungen und Ergänzungen, hauptsächlich redaktionellen Charakters, empfehlen zu sollen und forderte den Technischen Verein auf, einen im angegebenen Sinne zurechtgestellten Entwurf mit einem, an den Finanzminister gerichteten und von den Gründern des Vereins unterzeichneten Gesuche dem Börsen-Comité einzureichen, der sodann Gesuch nebst Entwurf befürwortend der Bestimmung gemäss weiter vorstellen wolle.

### XIII. Handelsämter.

#### 67. Pensionen der Handelsbeamten und Entschädigung derselben für ungewrak't verschifft'e Waaren.

Gemäss dem Ukase eines Dirigirenden Senats vom 16. Februar 1860 Nr. 5679, hat die Kaufmannschaft, nach Aufhebung der obligatorischen Wrake alljährlich die Entschädigung der Handelsbeamten für ungewrak't verschifft'e Waaren festzusetzen.

Nachdem durch Beschluss der Generalversammlung vom 20. December 1894 die bisherigen, seit dem Jahre 1882 gezahlten Sätze für



die Hanfbinder und Ligger auf die Hälfte ermässigt worden, betragen dieselben gegenwärtig:

- |    |                    |                     |              |                |
|----|--------------------|---------------------|--------------|----------------|
| 1) | für die Hanfbinder | $1\frac{1}{4}$ Kop. | per Berkowez | Hanf           |
| 2) | „ „ Ligger . . .   | $\frac{3}{4}$       | „ „ „        | Flachs         |
|    | „ „ „ . . .        | $\frac{3}{4}$       | „ „ „        | Hanf und Torse |
|    | „ „ „ . . .        | $1\frac{1}{2}$      | „ „ „        | Tabak          |

In der Generalversammlung der Börsen-Kaufmannschaft vom 23. December 1903 wurde beschlossen, den beiden Eichenholzwrakern R. Lichtwerk und H. Bockslaff die am 15. November 1896 bewilligte Unterstützung von je 300 Rbl. auf je 450 Rbl. zu erhöhen, um ihnen die Möglichkeit zu geben, in Anbetracht ihres hohen Alters, einen Gehilfen zu engagiren.

Nachdem im Berichtsjahre der Wraker Bockslaff verstorben ist, hat der Börsen-Comité mit Genehmigung der Generalversammlung der Börsen-Kaufmannschaft vom 17. December auf bezügliches Nachsuchen beschlossen, dem einzigen noch am Leben befindlichen Eichenholzwraker Lichtwerk, welcher nach wie vor  $\frac{1}{3}$  des eigentlichen Wrakerlohnes als Entschädigung für die mit Umgehung verschifften Hölzer erhält, die Unterstützung von 450 auf 600 Rbl. zu erhöhen, um denselben nicht der Möglichkeit zu berauben, auch fernerhin einen Gehilfen gagiren zu können.

Von den 5 mit je 100 Rbl. jährlich unterstützten arbeitsunfähigen Gliedern des Messeramts sind im Berichtsjahre 2 gestorben, so dass die Zahl der Unterstützten zur Zeit nur noch 3 beträgt.

## 68. Der Rigaer Börsen-Artell.

Dem statutenmässig von der Verwaltung des Rigaer Börsen-Artells dem Rigaer Börsen-Comité vorgestellten Rechenschaftsberichte pro 1903 ist zu entnehmen, dass derselbe im genannten Jahre 139,089 Rbl. 35 Kop. (gegen 118,174 Rbl. 80 Kop. im Vorjahre) vereinnahmt und 131,007 Rbl. 74 Kop. (gegen 107,351 Rbl. 30 Kop. im Vorjahre) verausgabte, somit einen Reingewinn von 8,081 Rbl. 61 Kop. (gegen 10,823 Rbl. 50 Kop. im Vorjahre) erzielt hat. Das Sicherheitscapital des Artells betrug zum 1. Januar 1904 — 77,725 Rbl. 94 Kop. (gegen 76,275 Rbl. 45 Kop. im Vorjahre), hiervon befanden sich die Depotscheine des Rigaschen Comptoirs der Reichsbank über 12,000 Rbl., als Sicherstellung der speciell Rigaschen Operationen, im Gewahrsam des Rigaer Börsen-Comités. Das Capital der Einzahlungen der Artellglieder betrug 37,631 Rbl. 61 Kop. (gegen 40,673 Rbl. 33 Kop. im Vorjahre), das Reservecapital 517 Rbl. 59 Kop. (gegen 549 Rbl. 94 Kop. im Vorjahre).

## XIV. Handelsgesetzgebung.

### 69. Revision der Reichs - Gewerbesteuer.

Im verflossenen Jahre ist der vom Finanzministerium ausgearbeitete Entwurf eines neuen Reichsgewerbesteuer - Gesetzes von einer beim Finanzministerium tagenden Conferenz geprüft worden. An dieser Conferenz haben gemäss erfolgter Einladung auch Vertreter des Rigaer Börsen-Comités, Herr Aeltester W. Kerkovius und Herr C. v. Hübbenet, theilgenommen. Der Gesetz-Entwurf ist dem Börsen-Comité nicht zugestellt worden und hat der Börsen-Comité als solcher daher auch nicht Gelegenheit gehabt, Stellung zu dem neuen Project zu nehmen. Nur die obengenannten Vertreter erhielten in ihrer Eigenschaft als Glieder der Conferenz das sehr umfangreiche Material kurz vor der Sitzung zugestellt. Aus den Mittheilungen genannter Herren hat der Börsen-Comité erfahren, dass die Conferenz am 16. November vom Präses derselben, Geheimrath Timirjasew, in einem sehr zahlreichen Bestande eröffnet worden ist, dass im Verlauf von 12 Sitzungen 93 §§ der Gesetz-Novelle durchgenommen, die Entgegnungen und Einwände der Vertreter des Handels und der Industrie, die vor den officiellen Sitzungen stets Vorbesprechungen hatten, zu Protokoll genommen sind und dass aus dem sehr reichen Material, das diese 12 Sitzungen zu Tage gefördert, vom Finanzministerium ein neues Gesetz-Project ausgearbeitet und dann derselben Conferenz noch einmal vorgelegt werden soll. Diese zweite Conferenz soll zum 15. Januar 1905 zusammenberufen werden. Dieses neue Project wird also erst die Grundlage eines Berichts bilden können.

Wie schon oben bemerkt, hielten die Vertreter des Handels und der Industrie, vom 16. bis zum 25. November täglich private Sitzungen im Petersburger Börsen-Comité ab, unter dem Präsidium des Moskauer Manufactur-Raths Krestownikow, wobei die einzelnen Bestimmungen des Gesetzes durchgesprochen wurden. Zum Zwecke der Darlegung des Standpunktes der Vertreter des Handels und der Industrie zu den drei von der Conferenz angeregten principiellen Fragen — vom Modus, von der Organisation und von der Tragweite der Besteuerung — wählten die Vertreter des Handels eine besondere Redactions-Commission. Diese Redactions-Commission hatte folgende drei Erklärungen ausgearbeitet, die auch von den Vertretern des Rigaer Börsen-Comités unterschrieben worden sind und, wie folgt, in deutscher Uebersetzung lauteten:

#### I.

Niemand bestreitet in unserer Zeit den allgemein anerkannten Grundsatz, dass das einzig richtige Besteuerungssystem die allgemeine Einkommensteuer ist, die die Mittel zum Besten des Staates unmittelbar aus der thatsächlichen Quelle der Zahlungskräfte der Bevölkerung



schöpft. Nach dieser Besteuerung streben alle Kulturstaaen und nach diesem Ideal muss, ohne Zweifel, auch Russland streben, denn nur eine solche Steuer lässt eine möglichst vollständige Durchführung der Grundsätze der Gerechtigkeit und Gleichmässigkeit der Besteuerung zu. Die in Russland bestehende Gewerbesteuer zieht in gleicher Weise mit den Handels- und Gewerbe-Unternehmungen auch die persönlichen Gewerbebeschäftigungen heran, anscheinend von der Annahme ausgehend, dass eine persönliche Beschäftigung, die eine Einnahme bringt, fähig ist, ein Object der gewerblichen Besteuerung zu werden. Indem sie sich auf solche Weise, ihrem Wesen nach, auf den Standpunkt der Einkommensteuer stellt, weicht unsere Gewerbesteuer im Weiteren wesentlich von ihr ab, indem sie die Anwendung des Einkommen-Princips auf einen sehr engen Kreis von Personen beschränkt, die ausschliesslich in Handels- und Industrie-Unternehmungen beschäftigt sind. Hierbei sind die am allerwenigsten wohlhabenden Zahler aus der Kategorie der Personen, deren Beschäftigungen der persönlichen Gewerbesteuer unterliegen können, die bei einer richtig aufgestellten Einkommensteuer völlig von ihr befreit sind, in unserem Gesetz zu ihr namentlich und hauptsächlich herangezogen worden (die sogenannten Commis I. und II. Classe). Eine solche Ordnung der Dinge verträgt sich nicht mit den Vorstellungen über Steuergerechtigkeit.

Der Kreis der persönlichen Beschäftigungen, die fähig sind, die Gewerbesteuer zu tragen, ist sehr weit und schliesst eine Menge Personen mit sehr bedeutenden Einnahmebeträgen ein; indessen sind sie gegenwärtig frei von allen Steuern, mit Ausnahme etwa der unbedeutenden Quartiersteuer, von der freilich auch die Zahler der persönlichen Gewerbesteuer nicht befreit sind. Es liegt durchaus kein Grund vor, gegenwärtig bei einer Umarbeitung des Gesetzes über die Gewerbesteuer die ganze Schwere der zu erhöhenden Gewerbebesteuerung aufs Neue immer derselben ausschliesslichen Gruppe von Personen aufzuerlegen, die der Handels- und Industrie-Thätigkeit unterliegen und zuwider aller Gerechtigkeit und Gleichmässigkeit, wie früher, die ganze Masse der mit anderen Professionen Beschäftigten in einer unerklärlich privilegierten Stellung zu belassen. Beim Bedürfniss des Staates, den Eingang der Steuern zu erhöhen, muss die Steuerlast auch auf sie ausgedehnt werden. Aber da bei Einführung einer jeden neuen Steuer oder bei Erhöhung einer alten es erforderlich ist, mit grösster Vorsicht zu handeln, so scheint uns, dass es gegenwärtig nicht zeitgemäss wäre, alle Personen, die ihre Mittel aus persönlichen Beschäftigungen erwerben, zur Zahlung heranzuziehen, und man sollte sich nur auf die Heranziehung der am meisten einträglichen Professionen beschränken. Ausserdem ist es notwendig, die Minimalnorm des Verdienstes, die von der Besteuerung völlig frei

sein muss, ziemlich weit zu stellen und nur auf eine Ueberschreitung dieser Norm muss die Steuer entfallen in gewisser steigender Progression. Einer auf solchen Grundlagen aufgebauten Steuer auf persönliche gewerbliche Beschäftigungen muss im allgemeinen System unserer Steuern ein ganz selbständiger Platz eingeräumt werden, ohne sie mit der Besteuerung der Handels- und Gewerbe-Unternehmungen zu vermischen. Hierbei erschiene es uns nicht an der Zeit, gegenwärtig zur persönlichen Gewerbesteuer Personen heranzuziehen, die im Staatsdienste stehen, wie auch solche, die mit physischer Arbeit beschäftigt sind (Arbeiter und Hausgesinde); auch wäre es unzeitgemäss, Personen zu besteuern, die ihre Thätigkeit der Volksaufklärung und den Künsten widmen, und vielleicht auch solche, die in Communal- und ständischen Institutionen dienen. Aber in jedem Fall haben solche Professionen, wie Advokaten, Ingenieure, Architekten, Aerzte, Güter- und Häuser-Verwalter u. s. w., nach unserer Meinung keinen Grund, in Bezug auf Steuern, ihre gegenwärtige privilegierte Stellung zu geniessen.

## II.

Im Art. 6 des Projectes zum Reichsgewerbsteuergesetz sind die Industrie- und Handelsunternehmungen aufgeführt, die vom Project zur Befreiung von der Gewerbesteuer in Vorschlag gebracht werden. Zur Zahl dieser werden gerechnet die Unternehmungen der Krone, des Cabinets Sr. Kaiserlichen Majestät, des Ressorts der Anstalten der Kaiserin Maria, des geistlichen Ressorts, der landschaftlichen, städtischen und ständischen Institutionen, der landwirtschaftlichen Vereine und Genossenschaften, der Kuratorien, Comités und Gesellschaften für Volks-Nüchternheit, der oeconomischen Offiziers- und Consumvereine. Die Befreiung der aufgezählten Unternehmungen wird ausschliesslich nach einem einzigen, äusseren Kennzeichen beabsichtigt, — ob sie der Krone oder den genannten Institutionen und Gesellschaften gehören.

Die Vertreter des Handels und der Industrie erlauben sich zu diesem Gegenstande folgende Erwägungen vorzustellen:

Jeder Uebergang eines Handels- oder Industrieunternehmens aus dem Privatbetriebe an die Institutionen und Gesellschaften, denen eine Vergünstigung hinsichtlich der Steuerentrichtung zugestanden wird, bleibt ohne Zweifel nicht ohne Einfluss auf die Gesamtsumme der der Krone von Handel und Industrie zufließenden Steuern und verringert diese um den ganzen Theil, den diese Unternehmungen entrichtet hätten.

Jegliche Entwicklung der Vergünstigungen geniessenden Unternehmungen zum Nachteil der Thätigkeit der steuerzahlenden Unternehmungen muss den Eingang der Gewerbesteuer bei der Krone selbst dann beschränken, wenn die Handels- und Industriethätigkeit im Lande im Allgemeinen zugenommen hat.



Die von den Handels- und Industrieunternehmungen zu zahlenden Steuern werden in einem gewissen Grade durch genannte Unternehmungen von den Konsumenten herausgezogen. Je mehr es daher Vergünstigungen geniessende Unternehmungen geben wird, eine desto grössere Gruppe von Konsumenten wird aus vollständig zufälligen und vollständig unmotivirten Anlässen, beim Erwerbe einiger Gegenstände von den eine Vergünstigung geniessenden Unternehmungen von der Bezahlung jenes Theils des Preises dieser Gegenstände befreit werden, der auf die Deckung der Steuer entfällt.

Deshalb steht die Menge der sich einer Vergünstigung erfreuenden Unternehmungen in directer Wechselbeziehung zu jener Summe der Gewerbesteuer, die die Regierung durch Vermittlung von Handel und Industrie von der Bevölkerung erhalten kann.

Indessen verfolgt und verlangt die Regierung, trotz der grossen Menge der bei uns vorhandenen, eine Vergünstigung geniessenden Unternehmungen, dass der Eingang der Gewerbesteuer beständig zunehmen solle, und erhöht periodisch die Steuerumlage.

Beim Uebergang von Unternehmungen an sich einer Vergünstigung erfreuende Besitzer oder bei der Entwicklung ihrer Thätigkeit zum Nachtheil der Privatunternehmungen vermehrt sich für diese letzteren die Last der Besteuerung ganz unverhältnissmässig und entgegen aller Gerechtigkeit. Dieses tritt besonders deutlich bei Unternehmungen hervor, die der Repartitionssteuer unterliegen. Bei dem bestehenden und auch vom Project beibehaltenen System der Erhebung dieser Steuer, wonach für jeden Bezirk eine gewisse Steuersumme zur Vertheilung auf die Steuerzahler, in Form der Repartitionssteuer, festgesetzt wird, überträgt jeder Uebergang eines industriellen oder eines Handelsunternehmens aus der privaten Unternehmungslust in die Reihe der von der Steuer befreiten, — (also an die Krone, Semstwo oder eine andere, eine Vergünstigung geniessende Institution) — oder die Schliessung eines Privatunternehmens wegen der unerträglichen Concurrenz der vergünstigten Unternehmungen — die Zahlung der Steuer von dem vergünstigten oder geschlossenen Unternehmen auf alle übrigen Zahler des Bezirks. Ein hervorragendes Beispiel für eine solche Steuerübertragung gab der Uebergang des gesammten Branntweinhandels im Reich in die Hände der Krone auf Grund der Einführung des Brantweinmonopols ab. Trotz des Ausscheidens eines so grossen Zahlers verringerte sich seitdem die Gesamtsumme der Repartitionssteuer dennoch nicht nur nicht, sondern sie fuhr noch fort zu wachsen, und jetzt wird eine weitere Steigerung beabsichtigt.

Abgesehen von dem Einfluss auf den allgemeinen Steuereingang bei der Krone und abgesehen von der Ungerechtigkeit in der Umlage, trägt das Zugeständniss von Vergünstigungen an die Unternehmungen nur nach Massgabe des Umstandes, wem sie gehören, noch eine äusserste

Ungleichheit in die Thätigkeits- und Productionsverhältnisse für die privaten und die vergünstigten Unternehmungen herein; eine Ungleichheit, die nicht selten so weit geht, dass die privaten Unternehmungen, dank der unerträglichen Concurrenz, in die Nothwendigkeit versetzt werden, ihre Existenz dort aufzugeben, wo die vergünstigten entstehen und arbeiten.

Bei der Erörterung der Frage über die Concurrenz und die Ungleichheit der Thätigkeitsbedingungen für die im Privatbesitz befindlichen und die vergünstigten Unternehmungen muss man die Aufmerksamkeit auf folgendes lenken. Alle der Krone gehörigen Unternehmungen berechnen, unter anderem infolge ihrer Befreiung von der Gewerbesteuer, -- (daneben noch wegen anderer Besonderheiten ihrer Berechnungen, von denen zu reden nicht am Platze ist) — den Selbstkostenpreis der von ihnen hergestellten Gegenstände und Waaren nicht entfernt entsprechend seiner thatsächlichen Höhe, sondern immer unter dieser. Als Resultat einer solchen unrichtigen Ausrechnung des Selbstkostenpreises zeigt sich die Unmöglichkeit für die private Unternehmungslust, bei Lieferungen für die Krone mit solchen Gegenständen zu concurriren, die von der Krone selbst hergestellt werden. Und dabei bringt die Erweiterung der Kronsproduction und des Konsums von Gegenständen, die falsch berechnet, in Wirklichkeit also mit Verlust verknüpft sind, der Krone einen Verlust, der nur deshalb nicht gesehen wird, weil er aus allgemein-staatlichen Mitteln gedeckt wird. Ein noch grösserer Schaden wird der privaten industriellen Thätigkeit durch die der Krone gehörigen Unternehmungen zugefügt, wenn diese ihre Produkte auf den Markt bringen und hier mit der Privatindustrie concurriren: infolge des falsch ausgerechneten Selbstkostenpreises verkaufen die Kronsunternehmungen ihre Waaren zu Preisen, die für die privaten Unternehmungen undenkbar sind, und bringen dadurch diese letzteren in eine Lage, wo es ihnen zu existiren unmöglich ist.

Wenn die von der Krone betriebenen Unternehmungen der gehabten Vergünstigung beraubt wären, so würde ihre Besteuerung freilich nur zum Theil die aufgeführten Anomalien beseitigen, nichtsdestoweniger aber den Selbstkostenpreis ihrer Producte wenigstens etwas dem factischen nähern, was eine sachmässige Erörterung des thatsächlichen Vorthells und Nutzens vieler Kronsunternehmungen für den Staat fördern würde.

Die Besteuerung der Kronsunternehmungen mit der Gewerbesteuer, die der Krone zufällt, würde aber keinerlei Ausgaben von Seiten der Krone erfordern und nur eine Abänderung des Budgets für diese Unternehmungen zur Folge haben; sie wäre auch vollständig analog der bereits angewandten Zollbesteuerung von Gegenständen, die aus dem Auslande auch für Bedürfnisse der Regierungsinstitutionen verschrieben werden.



Die Bewilligung von Vergünstigungen in der Industrie und im Handel mit verschiedenen Gegenständen an die Semstvos, die Städte und andere vergünstigte Institutionen trägt schon in der jetzigen Zeit der privaten Unternehmungslust auf dem Gebiete des Handels und der Industrie keinen geringen Schaden ein. Indem die vergünstigten Institutionen ähnlich den Kronsinstitutionen den Selbstkostenpreis der Gegenstände, mit denen sie Handel treiben, unrichtig festsetzen, — denn viele Ausgaben werden nicht auf die Gegenstände des Ausbots oder der Production übertragen, sondern von den Semstvos und Städten auf ihre Budgets, von den Wohlthätigkeitsgesellschaften auf das Conto der wohlthätigen Spenden der Darbringer, von den Gefängnissgesellschaften auf das Conto der Summen zur Erhaltung der Gefängnisse, u. s. w. gebracht — bieten sie auf dem Markt ihre Waaren zu Preisen unter dem wirklichen Werth an und drücken so auf die gesammte private Unternehmungslust. Die Handelsthätigkeit der Semstvos nimmt in der letzten Zeit einen sehr grossen Umfang an und umfasst ein recht grosses Waarenverzeichnis; ausser dem Handel mit landwirthschaftlichen Maschinen, Samen, Meliorationsmitteln werden noch von vielen Semstvos Lager zum Handel mit Holz und Eisen eröffnet; unter dem Vorgeben, die Milch- und Butterproduction zu fördern und zu entwickeln, hat man landschaftliche Niederlagen, die mit allen Gegenständen des häuslichen Wirthschaftsbedarfs handeln, z. B. mit Eimern, Dielenbürsten, Handtüchern, u. s. w., wobei man natürlich nicht ermitteln kann, zu welchem Bedarf in Wirklichkeit diese Gegenstände in den Buden der Semstvos erstanden werden. Der Ansporn zur Entwicklung des Handels der Semstvos kann bei einem etwas verständigeren Anfassen der Sache von ihrer Seite unzweifelhaft dazu führen, dass der Handel mit allen den Gegenständen, mit denen zu handeln den Semstvos erlaubt wird, in den Händen der Semstvos monopolisirt wird. Eine solche Monopolisirung kann aber kaum für nützlich und als in den Interessen des Landes liegend anerkannt werden.

Die Vertreter des Handels und der Industrie sehen auch keinen Grund ein, weshalb von der Steuer solche den Städten gehörende Unternehmungen befreit werden sollen, die einen rein gewerblichen Charakter haben, wie z. B. die Wasserleitungen, die Unternehmungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens (elektrische und Pferdebahnen) und s. w., da deren Exploitation einen kommerziellen Gewinn abwirft.

Wenn mit solchen Unternehmungen der Semstvos und Städte die Bedürfnisse der ganzen Bevölkerung befriedigt werden sollen, so muss aus Gründen der Gerechtigkeit die Gewerbesteuer, ebenso wie die übrigen Ausgaben, auf alle städtischen und landschaftlichen Zahler fallen, aber nicht bloss auf einen Theil der Bevölkerung, die Handels- und Industrieklasse, übertragen werden.

Auf Grund des Obendargelegten meinen die Vertreter des Handels und der Industrie, dass die Vergünstigungen in der Zahlung der Gewerbesteuer nicht davon abhängig gemacht werden dürfen, wem die Unternehmungen gehören und von wem sie exploitirt werden, sondern dass sie ausschliesslich aus dem Gesichtspunkte bewilligt werden müssen, wie weit ist es wünschenswerth und dem Lande nützlich, zur Ausbreitung dieser oder jener Einrichtung, oder dieser oder jener Art der Production anzuersporen. Wenn von diesem Gesichtspunkte aus es für nützlich erkannt wird, die Errichtung und Exploitation von Wasserleitungen in den Städten zu fördern und auszubreiten oder das Netz von Bibliotheken im Lande, von Heilanstalten u. s. w. zu erweitern, so ist die Befreiung von der Besteuerung auf alle solche Unternehmungen auszudehnen, unabhängig davon, wer die Unternehmer sind, da für den Staat die erste Bedeutung nicht die Antriebe haben, durch die die Unternehmer sich leiten lassen, (wird das ein commercieller Gewinn sein, oder ein allgemeiner Nutzen), sondern jene Zwecke, zu deren Erreichung der Staat die Vergünstigungen bewilligt.

Alle übrigen Unternehmungen, die ihre Producte auf den Markt werfen oder ihre Dienste gegen eine Zahlung leisten, unterliegen um der Gerechtigkeit und der Steuergleichheit willen einer Besteuerung auf allgemeiner Grundlage, unabhängig davon, wem sie gehören oder von wem sie exploitirt werden.

Die Vertreter des Handels und der Industrie berührten bei ihren Erwägungen nicht und hatten nicht im Auge solche staatlichen Einrichtungen, die eine besondere Stellung einnehmen, als: die Reichsbank, die Bauerbank und die Adelsbank, Post, Telegraph, Zoll, Brantweinmonopol, deren Thätigkeit der Gewerbebesteuerung natürlich nicht unterliegt.

Von den im Art. 6 aufgezählten Unternehmungen bringen, im Hinblick auf einen weiteren Ansporn zur Entwicklung ihrer Thätigkeit, die Vertreter des Handels und der Industrie folgende zur Befreiung von der Steuer in Vorschlag:

- 1) allgemeinbildende Museen;
- 2) Gemälde-Galerien, Ausstellungen;
- 3) Bibliotheken und Lesehallen;
- 4) hygienische und Heil-Anstalten;
- 5) Mineralwasserquellen;
- 6) Die Herausgabe von Schriften durch die Autoren, durch gelehrte, landwirtschaftliche, technische und ähnl. Vereine, und die Herausgabe von Büchern durch Lehrinstitutionen, wenn sich die Bücher auf Gegenstände der Thätigkeit dieser Institutionen beziehen;
- 7) kommunale Desinfectionsanstalten und Laboratorien zur Untersuchung von Nahrungsmitteln;



8) Speise- und Theehäuser, die von wem es auch sei zu Wohlthätigkeits-Zwecken unterhalten werden;

9) a. Niederlagen, die von landwirthschaftlichen Vereinen und Genossenschaften eröffnet werden, behufs Verkaufs von Saaten, Meliorationsmitteln, landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen an die Vereinsglieder, ebenso der von diesen selben Gesellschaften und Genossenschaften betriebene Verkauf und die Lieferung von Producten des eigenen oder gepachteten Landwirthschaftsbetriebes oder des eigenen Forstwirthschaftsbetriebes der Vereinsglieder; b. Niederlagen, die von Verbänden der Hausindustriellen eröffnet sind, behufs Verkaufs von Geräthen und Productionsmaterialien an die Mitglieder, ebenso der durch diese Verbände betriebene Verkauf und die Lieferung von Waaren der eigenen Production der Verbandsglieder;

10) Das Halten von Pferden zur Ableistung der Vorspann-Verpflichtung, auch wenn dies in Pacht vergeben ist;

11) Speise- und Theehäuser und Buffets, die bei den Truppenkörpern, in Regierungs-, communalen und ständischen Institutionen und bei Lehranstalten unterhalten werden, wenn ihre Wirthschaft ohne Verpachtung und ohne Verkauf an fremde Personen betrieben wird, ebenso die Consumvereine der Offiziere, unter der Bedingung, dass sie ihre Waaren ausschliesslich an ihre Mitglieder verkaufen;

12) Die Institute für Kleinkredite (Abt. II des Gesetzes über Kleinkredit-Institutionen) bei jeder Höhe des Grundkapitals. Communale städtische Lombards und Pfand-Leihkassen, wenn das Grundkapital der genannten Lombards und Kassen 10,000 Rbl. nicht übersteigt. Konsumvereine, wenn die Summe ihres Einlagekapitals 10,000 Rbl. nicht übersteigt und der jährliche Umsatz nicht 50,000 Rbl., unter der Bedingung, dass die Waaren von den Vereinen ausschliesslich an die Vereinsglieder verkauft werden;

13) jeder Art Hilfs-, Pensions-, Emerital-, Beerdigungs- und dem ähnl. Kassen, die auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit basieren, und mit ihnen auch die Leih- und Sparkassen, die nicht zu den Kleinkredit-Institutionen gehören (P. 10);

14) jeder Art Productionsgenossenschaften und Artelle, wenn das Einlagekapital jeder Genossenschaft nicht 10,000 Rbl. und die Zahl ihrer Lohnarbeiter nicht 4 übersteigt;

15) Lehr-Werkstätten, die gegründet sind oder unterhalten werden unter der Mitwirkung von Regierungs-, landschaftlichen, städtischen, ständischen und Wohlthätigkeits-Institutionen, ebenso Lehranstalten jeder Art

16) Buchhandlungen, die ausserhalb der Residenzen und Ortschaften I. Klasse unterhalten werden;

17) die ausschliesslich zu Wohlthätigkeits-Zwecken eingerichteten Ausstellungen, Bazare, Theateraufführungen, Concerte, Lotterien und Ausflüge nebst den bei ihnen befindlichen Buffets;

18) Frucht- und Traubenbrennereien, die die Producte eigener oder von ihren Besitzern gepachteter Gärten und Weinberge brennen;

19) die landwirthschaftliche Brennerei (Accise-Ust. Ausg. von 1901, Art. 312);

20) die Silber-Production;

21) Das Lootsengewerbe, gleichviel, ob es von einer Person allein oder in einer Genossenschaft von Lootsen ausgeübt wird;

22) der allerorts, die städtischen Ansiedlungen nicht ausgenommen, ausgeübte Handel mit a. Waaren, die im dem Project beigelegten Verzeichniss aufgezählt sind, im Umhertragen und ebenso von jeder Art transportabler Räumlichkeiten, wenn nur nicht der Verkauf aus diesen beständig an ein und demselben Platz betrieben wird, und b. mit Waaren, die in den Pkt. 1, 2, 3 und 10 des genannten Verzeichnisses aufgeführt sind, — von Fuhren;

23) die Unterhaltung von Nachtasylen und möblirten Zimmern, sei es auch mit Beköstigung, wenn nur von einem Wirth nicht mehr als sechs Zimmer vermiihet werden;

24) der Aufkauf von Waaren — im Innern des Reiches, wie im Auslande — für die eigenen Handelsanstalten, von Materialien für die eigenen gewerblichen Anstalten, von Waaren und Vorräthen für Unternehmungen (Podrjädé) und Lieferungen, und ebenso zur Versorgung und Verpflegung der Arbeiter der eigenen gewerblichen Anstalten;

25) Lagerräume, die von industriellen Unternehmungen ausschliesslich zur Aufbewahrung ihrer Reserve-Maschinen und Geräthe, von Productions- und Heizmaterialien, von Waaren, die von diesen Unternehmungen hergestellt sind, ebenso von Lebensmittelvorräthen und der erforderlichen Kleidung für die Arbeiter unterhalten werden, wenn das Ablassen der Waaren an die Arbeiter — für Geld oder auf Rechnung ihres Arbeitsverdienstes — keinen commerziellen Charakter hat;

26) jede gewerbliche Anstalt hat das Recht, ein steuerfreies Verkaufsetablisement für ihre Waaren zu unterhalten, gleichviel, wo sich dieses auch befindet;

27) Der Verkauf von Waaren eigener Production an den Börsen;

28) das Halten von nicht mit Dampf betriebenen Schiffen auf auswärtigen Meeren, auf dem Kaspischen Meer und überall auf den Binnengewässern und von Schiffen aller Art auf den Binnengewässern innerhalb der Grenzen des Turkestanschen Gebiets; die Unterhaltung von Landungsplätzen und Schiffahrtscomptoiren, d. i. von nicht mehr als einem Comptoir in jeder Ansiedlung, in der sich ein Landungsplatz befindet;

29) Lagerräume, die von Eisenbahn-, Dampfschiffahrts- und Transportunternehmungen jeder Art unterhalten werden, ebenso Niederlagen, die bei den bezeichneten Unternehmungen von Privatpersonen zur zeitweiligen Aufbewahrung abzuführender Frachten unterhalten werden;



30) die Lagerung von Waaren in Räumlichkeiten, die sich in der Verwaltung von Zollinstitutionen befinden;

31) Handel und andere Gewerbe, die von Don- und Uralkosaken innerhalb der Grenzen ihrer Truppenländereien, von den Amur- und Ussurikosaken im Amur- und Seegebiet betrieben werden;

32) die den hinterbliebenen Wittwen und unverheiratheten Töchtern verstorbener Priester und Kirchendienern oder den verabschiedeten Soldaten, die bis zur Beendigung der X. Revision (d. i. bis zum 3. October 1858) in den Dienst getreten sind, oder ihren Frauen, Wittwen und unverheiratheten Töchtern gehörenden a. Handelsunternehmungen 3. und 4. Kategorie, ausgenommen Anstalten des Trakteur-gewerbes und Getränkeanstalten, und b. die denselben Personen gehörenden gewerblichen Anstalten ohne mechanische Motore und mit nicht mehr als 15 Arbeitern, — wobei auf jede Familie nur ein Unternehmen entfällt.

*Anmerkung.* Die in diesem Punkte aufgeführte Vergünstigung geniessen nicht: 1) Die Töchter von Priestern und Kirchendienern, wenn ihre Mutter an dem ihnen gemeinsamen Wohnort eine Handels- oder gewerbliche Anstalt unterhält, die der Reichsgewerbsteuer nicht unterliegt, und 2) die Frauen und Töchter von Soldaten, wenn der Mann, bzw. die Eltern eine solche Anstalt unter denselben Bedingungen unterhalten.

*Anmerkung.* Hinsichtlich der Punkte, die in die Besondere Commission für landwirthschaftliche Industrien übergeben worden sind (Pkt. 19, 20, 21, 22, 23, 27, 32 und 33), und des Pkt. 31, der in die Jahrmarkt-Commission übergeben ist, stellen die Vertreter des Handels und der Industrie ihre Meinungs-Aeusserungen nicht vor.

### III.

Bei Berathung der Frage betr. Organisirung von Reichsgewerbsteuer-Institutionen, richteten die Vertreter von Handel und Industrie vor Allem ihre Aufmerksamkeit darauf, dass das neue Project die Betheiligung der Vertreter von Handel und Industrie in den erwähnten Institutionen, im Vergleich mit dem gegenwärtigen Gesetz einschränkt und in einigen Fällen sogar vollständig beseitigt. Eine solche Betheiligung erwählter Personen hingegen, die unmittelbar, nach persönlicher Erfahrung, mit der Lage der Handels- und Gewerbeangelegenheiten vertraut sind und eine gründlichere Durchführung einer gerechten und gleichmässigen Besteuerung ermöglichen, empfiehlt sich nicht nur zu erhalten, sondern sogar zu verstärken, nachdem sie in einigen

Theilen, behufs Erzielung günstigerer Resultate, umgestaltet worden ist. Von diesem Grundsatz ausgehend, bitten wir vor Allem, in der besonderen Behörde für die Gewerbesteuer den Vertretern von Handel und Industrie diejenigen Rechte zu erhalten, die ihnen nach dem in Kraft stehenden Gesetz zustehen, das ist das Recht, sich nicht nur dreimal jährlich an der Vertheilung der Repartitionssteuer, sondern auch an der Beprüfung aller Fragen überhaupt zu betheiligen, die der Competenz dieser Behörde unterliegen. Hierbei suchen wir darum nach, dass alle allgemeine Verfügungen in Bezug auf die Anwendung der Reichsgewerbesteuer-Ordnung, insbesondere die Instruction für die Beamten des Finanzressorts vorgängig unter Betheiligung von Vertretern des Handels und der Industrie in dieser Behörde beprüft würden. Jene Erwägungen, um derentwillen die gegenwärtig bestehende Ordnung abgeändert werden soll, und zwar eine gewisse Schwerfälligkeit dieser Institution und Langsamkeit ihrer Thätigkeit, bei der Nothwendigkeit, für jede Sitzung zahlreiche Glieder zusammenzurufen, die in verschiedenen Orten des Reiches wohnen, könnten, wie es scheint, dadurch beseitigt werden, dass den Vertretern des Handels und der Industrie das facultative Recht der Betheiligung an den Sitzungen belassen würde, über die sie natürlich rechtzeitig benachrichtigt werden; ihr Nichterscheinen darf aber die Verhandlung der Angelegenheit und ihre Entscheidung nicht aufhalten.

Wir zweifeln nicht daran, dass die Vertreter von Handel und Gewerbe das ihnen gewährte Recht der Betheiligung bei der Durchsicht und Entscheidung der Gewerbesteuer-Angelegenheiten so weit schätzen werden, dass sie es nach Kraft und Möglichkeit rege ausnutzen werden; den Verlust aber dieses werthvollen Rechtes erachten wir als der Würde der Handels- und Industrie-Klasse und derjenigen Stellung, welche ihr im Gesamtbau des russischen Staatslebens gebührt, für nicht entsprechend.

Indem wir hierauf zur folgenden Gewerbesteuer-Institution — der Gouvernements-Behörde für die Gewerbesteuer — übergehen, finden wir, dass die nach dem neuen Project in Aussicht genommene Uebergabe des Präsidiums in erwähnter Session an den Dirigirenden des Kameralhofes, an Stelle des Gouverneurs, nicht zu einer richtigeren Entscheidung derjenigen Angelegenheiten und Fragen beitragen kann, die dem Ressort dieser Behörde unterstehen. Im Hinblick darauf, dass diese Behörde durch das Gesetz dazu bestimmt ist, als Appellationsinstanz für die Beprüfung der Beschwerden der Steuerzahler über die Thätigkeit des Kameralhofes zu dienen, kann man unmöglich zulassen, dass dieselbe Person, die in der ersten Instanz präsidiert, dieselbe hervorragende Stellung in der Instanz einnehme, die dazu berufen ist, die Entscheidungen der ersten nochmals durchzusehen und, falls erforderlich, abzuändern. Ohne im geringsten an der vollen Un-



parteilichkeit der Herren Dirigirenden der Kameralhöfe und an ihrem innigen Bestreben, die Steuerzahler nicht zu beeinträchtigen, zu zweifeln, halten wir es für psychologisch unnatürlich, dass eine Person, die schon einmal mit voller Ueberzeugung ihre Ansicht über eine gegebene Frage ausgesprochen hat, sich darauf von dieser in der Oberinstanz, bei Vorhandensein derselben Verhältnisse und Bedingungen, vollständig befreien könnte. Aus denselben Erwägungen muss auch der Referent in der Gouvernements-Behörde für die Gewerbesteuer eine vom Kameralhof vollständig unabhängige Person sein und unter keinen Umständen der Chef derjenigen Abtheilung des Kameralhofes, in welcher die Reichsgewerbesteuer - Angelegenheiten verhandelt werden (siehe Artikel 16 des Projects).

Im Interesse der Gerechtigkeit und zu dem Zweck, dass die den Vertretern von Handel und Gewerbe genau bekannten Lebensbedingungen der letzteren die ihnen gebührende Berücksichtigung finden, erscheint es nothwendig, die Kräfte der Vertreter der Steuerzahler und der Regierungs-Ressorts ins Gleichgewicht zu bringen, das heisst die Zahl der einen und der anderen Glieder in der Behörde gleichzustellen, wobei den Gliedern von Seiten der Steuerzahler das Recht der entscheidenden Stimme in allen Fragen gebührt, ohne die Ausnahme, die im Artikel 15 projectirt ist.

Selbstverständlich muss nach der allgemeinen Ordnung, die in ähnlichen Fällen angewandt wird, dem Beschwerdeführer oder seinem Bevollmächtigten durch das Gesetz das Recht offen gelassen werden, in der Gouvernements-Behörde bei Durchsicht seiner Sache eine Erklärung zu geben.

Gemäss den Vorschlägen des Projects werden die Sachen betr. Revision der Rechenschaftsberichte aus der allgemeinen Session des Kameralhofes, mit Betheiligung von Vertretern der Steuerzahler, dem Kameralhof allein übergeben. Indessen folgert die Nothwendigkeit der Betheiligung dieser Vertreter an der Durchsicht und Revision der Berichte zweifellos gerade aus der Complicirtheit des Actiengesellschafts-Wesens, aus der genauen Bekanntschaft der Vertreter der zur Vorstellung von Rechenschaftsberichten verpflichteten Unternehmungen mit den Bedingungen ihrer Führung, den Besonderheiten ihrer Rechnungsführung und der Vielgestaltigkeit ihres Lebenszuschnitts, der sich niemals auf einem Punkte aufhält, sondern ewig wechselt, sich entwickelt und verwickelt. Die Gruppierung der nackten Ziffern allein ist für eine richtige Beurtheilung der Lage und des Ganges der Angelegenheiten einer zur Rechenschaftsvorstellung verpflichteten Unternehmung ungenügend; nur Personen, die ihre Kenntnisse aus der eigenen Praxis schöpfen, verstehen diese Ziffern zu lesen, in Uebereinstimmung mit der Wirklichkeit zu beleuchten und sich in ihnen zurechtzufinden.

Deshalb muss, nach unserer innersten Ueberzeugung, die Revision der Rechenschaftsberichte der zur Vorstellung solcher verpflichteter Unternehmungen nur den allgemeinen Sessionen der Kameralhöfe überlassen werden, unter Betheiligung von Deputirten (in gleicher Anzahl) von den abrechnungspflichtigen Unternehmungen, wie solches gegenwärtig geübt wird.

Indem wir uns hierauf zu dem gegenwärtig gehandhabten System der Wahlen von Vertretern der Steuerzahler in die verschiedenen Gewerbesteuer-Institutionen wenden (Repartitions-Behörden, allgemeine Sessionen der Kameralhöfe und Gouvernementsbehörde für die Gewerbesteuer), sind wir der Ansicht, dass es im Interesse der Sache von Grund aus umgestaltet werden muss.

Als wahre Vertreter des Handels und der Industrie aus der Zahl der Deputirten kann man nach dem bestehenden Gesetz nur diejenigen anerkennen, die von den Börsen- und Kaufmannsvereinen und von den beratenden Institutionen für Handel und Gewerbe gewählt werden; die Wahl der Stadtverordneten- und Landschafts-Versammlungen, d. h. solcher Institutionen, die dem Handels- und Industrieleben und seinen Interessen fremd gegenüberstehen, kann dagegen nur zufällig auf solche Personen fallen, die in vollem Maasse über Bekanntschaft mit dem Handels- und Industrieleben gebieten und von dem Wunsch durchdrungen sind, seinen Bedürfnissen zu dienen, ohne ihre Thätigkeit in den Gewerbesteuer-Institutionen als eine lästige Pflicht zu betrachten. Die Praxis hat gezeigt, dass gerade diese Personen die lautwerdenden Vorwürfe veranlasst haben, wegen nachlässigen Verhaltens der Deputirten seitens der Steuerzahler gegen ihre Verpflichtungen.

Im Hinblick hierauf ist es auch erforderlich, das System der Wahlen so zu organisiren, dass die Vertreter der Steuerzahler unmittelbar von den Steuerzahlern selbst erwählt werden, die zu diesem Zweck zu besonderen „Steuerzahler-Versammlungen“ einzuberufen sind.

Für diejenigen Städte, wo es Börsen-Vereine giebt, muss die Veränderung der gegenwärtig bestehenden Ordnung nur darin bestehen, dass ihnen die Wahl der vollen Anzahl von Vertretern anheimgestellt wird, die jetzt zwischen ihnen, den Stadtverordneten-Versammlungen und den Landschafts-Versammlungen vertheilt wird. Für diejenigen Orte, wo eine Börsen-Organisation nicht besteht, müssen die Wahlen in die Repartitions-Behörden, die allgemeinen Sessionen der Kameralhöfe, die Gouvernements-Behörden für die Gewerbesteuer auf folgende Weise vor sich gehen: 1) zur Wahl von Vertretern in die Repartitions-Behörden werden in den Städten von dem Stadthaupt, und ausserhalb der Städte von dem Präses des Landschafts-Amtes zu gehöriger Zeit Versammlungen der Steuerzahler nach ihren, von den Steuerinspectoren zusammengestellten Listen einberufen; 2) zur Wahl von Vertretern in die allgemeine Session des Kameralhofes werden durch das Stadt-



haupt der Gouvernementsstadt in der gleichen Weise die Steuerzahler der berichtspflichtigen Unternehmungen zusammenberufen, denn nach dem Projecte verlieren die allgemeinen Sessionen die Bedeutung der zweiten Instanz für die nichtberichtspflichtigen Unternehmungen, womit die Vertreter von Handel und Industrie völlig einverstanden sind. Dieselbe Versammlung von Steuerzahlern wählt die erforderliche Anzahl von Gliedern in die Gouvernements-Behörde für die Gewerbesteuer; 3) was die Glieder von den nichtberichtspflichtigen Unternehmungen in der Gouvernements-Behörde für die Gewerbesteuer angeht, so müssen solche von der Versammlung der Steuerzahler der nichtberichtspflichtigen Unternehmungen der Gouvernementsstadt erwählt werden, jedoch mit dem Hinzufügen, dass, wenn irgendwelche Städte in den Grenzen des gegebenen Gouvernements eine Börsen-Einrichtung oder beratende Handels- und Industrie-Institutionen haben, in die bezeichnete Behörde Vertreter von jedem Börsen-Comité und diesen Institutionen eintreten. In den Gouvernements jedoch, in denen die Landschafts- und Städte-Verfassung nicht eingeführt ist, werden die Wahlen der Vertreter der Steuerzahler bei den Institutionen bewerkstelligt, die das Landschaftsamt und die Stadtverordneten-Versammlung ersetzen, nach näheren Hinweisen der örtlichen Administration.

Das wären die Grundlagen für die Organisation der Reichsgewerbesteuer-Behörden, die nach unserer tiefsten Ueberzeugung allein zu den Resultaten führen können, nach denen jedes richtige Steuersystem streben muss: Besteuerung des thatsächlichen Einkommens, gerechte Abwägung und gewissenhaftes Verhalten zu der Steuer der Steuerzahler selbst, dank dessen sich in der Bevölkerung das Verständniss für die sittliche Verpflichtung materieller Opfer zum Besten des ganzen Staates einbürgert.

## 70. Stempelsteuer.

Unterm 20. Mai 1904 sub № 599 stellte der Börsen-Comité der Abtheilung für Handelsschiffahrt, der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen, eine an ihn gerichtete Eingabe hiesiger Rheder und Schiffscorrespondenten, in Veranlassung einer durch das Circulair des Zolldepartements vom 13. April 1904 sub № 10300 getroffenen neuen Bestimmung, bezüglich der Erhebung der Stempelsteuer von Schiffspapieren vor und sprach zugleich die Erwartung aus, dass die Abtheilung nicht zögern wird, die Interessen der Schiffahrt in Anbetracht der principiellen Bedeutung der angeregten Frage wahrzunehmen. Die Eingabe lautet:

„Das Zolldepartement hat durch eine Circulair - Vorschrift vom 13. April 1904 Nr. 10300 den Zollämtern vorgeschrieben, bei der Entgegennahme von Schifferanzeigen (показание шкипера), denen weitere

Dokumente, die nach den §§ 7 und 8 der Regeln vom 8. Juni 1903, von den Schiffern den Zollämtern vorgestellt werden müssen, mitgegeben werden, zu verlangen, dass sowohl die Schifferanzeigen selbst, als auch alle andern Dokumente, als: 1) Die Schiffsprovisionsliste; 2) die Passagierliste; 3) die Musterrolle; 4) die Liste der Gegenstände, die vom Schiffer und Personen, die zur Besatzung des Schiffes gehören, mitgebracht werden; 5) die Gesundheitszeugnisse und endlich 6) die Loschrollen (опись груза) mit Stempelmarken à 60 Kop. pro Bogen versehen werden, weil alle die Aufgezählten Dokumente die schriftliche Schifferanzeige ergänzen und erweitern, somit ein Ganzes mit der Angabe bilden.

Durch diese Forderung, alle die obengenannten Dokumente mit einer Stempelsteuer von 60 Kop. pro Bogen zu belegen, erwächst der Schifffahrt, die im allgemeinen bei dem überaus grossen Angebot von Laderäumen im Welthandel seit Jahren für das grosse Anlagecapital keinen entsprechenden Verdienst erzielt und wohl auch für eine unabsehbare Zeit keiner nennenswerthen Besserung entgegengehen dürfte, eine recht empfindliche Mehrbelastung der Hafenkosten.

Wie viel jetzt ein Dampfer mit Stückgutladung an Stempelsteuer zu entrichten hat, diene folgendes Beispiel:

Der am 3. Mai aus Stettin in Riga mit nur halber Ladung eingetroffene Dampfer „Ostsee“ hat für seine Schifferanzeige und für die derselben beigegebenen, als Ergänzung dienenden Dokumente an Stempelsteuer zu zahlen gehabt:

|                                                                                                                                                  | R. | K. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|
| 1) Die Schifferanzeige für 1 Bogen . . . . .                                                                                                     | —  | 60 |
| 2) Die Schiffsprovisions-Liste für 1 Bogen . . . . .                                                                                             | —  | 60 |
| 3) Das Verzeichniss der Schiffsmannschaft (Musterrolle) 4 Bogen                                                                                  | 2  | 40 |
| 4) Die Passagierliste, 2 Bogen . . . . .                                                                                                         | 1  | 20 |
| 5) Die Liste der Gegenstände, die vom Schiffer und Personen,<br>die zur Besatzung des Schiffes gehören, mitgebracht werden,<br>1 Bogen . . . . . | —  | 60 |
| 6) Die Loschrolle (опись груза), 12 Bogen . . . . .                                                                                              | 7  | 20 |
| 7) 109 Connossemente à 10 Kop. . . . .                                                                                                           | 10 | 90 |
| 8) Das Manifest für 10 Bogen à 10 Kop. . . . .                                                                                                   | 1  | —  |
| zusammen . . . . .                                                                                                                               | 24 | 50 |

Nach dem früheren Gesetz war hierfür zu zahlen:

|                                                         | R. | K. |
|---------------------------------------------------------|----|----|
| 1) Für die Schiffsanzeige (показание шкипера) . . . . . | —  | 60 |
| 2) Für 109 Connossemente à 10 Kop. . . . .              | 10 | 90 |
| zusammen . . . . .                                      | 11 | 50 |



Dieser Dampfer unterhält seit einer Reihe von Jahren zwischen Stettin und Riga während der Navigation regelmässige Fahrten und macht während einer Navigation gegen 18 Reisen. Als Tourdampfer die Vergünstigung geniessend, nur einmal in der Navigation beim erstmaligen Ein- und Auslaufen die Schiffsabgaben entrichten zu müssen, bezahlte derselbe an diesen Abgaben einmalig 99 Rbl. 60 Kop. Nimmt man an, dass dieser Dampfer mit gleicher Ladung und in ungefähr gleicher Connossementanzahl während der Navigation nach Riga kommt, so hätte er für 18 Reisen à 24 Rbl. 50 Kop. (wie oben ausführlich angegeben) zusammen 441 Rbl. nur an Stempelsteuer zu zahlen, während er an Schiffsabgaben einmalig 99 Rbl. 60 Kop. zu entrichten hat. Die Stettiner Tourdampfer haben schon mehrfach bis 300 Connossemente vorgestellt. Die Loschrolle würde für eine solche Ladung mindestens 24—26 Bogen stark sein, für welche à 60 Kop. pro Bogen 14 Rbl. 40 Kop. bis 15 Rbl. 60 Kop. Stempelsteuer zu erlegen wäre.

Dieses eine Beispiel beweist schon zur Genüge, wie theuer sich die Hafenkosten für einen, die russischen Häfen beständig besuchenden Dampfer stellen. Als im Jahre 1901 die Abgaben, die jedes ein- und auslaufende Schiff in einem Hafen zu zahlen hat, durch das Gesetz vom 8. Juni 1901 geregelt wurden, ging der Gesetzgeber von der Absicht aus, nicht nur die Schiffsabgaben in allen russischen Häfen gleichmässig festzusetzen, sondern es sollten diese Abgaben im Allgemeinen ermässigt werden, weil die gemachten Erhebungen darlegten, dass in verschiedenen russischen Häfen zu hohe Abgaben erhoben wurden, die seitens der Schiffsrhedereien zu Klagen Anlass gegeben hatten. Die seit dem Jahre 1902 thatsächlich ermässigten Schiffs-Hafenabgaben erreichen jetzt aber nicht nur die frühere Höhe, sondern übersteigen diese durch die Entrichtung der Stempelmarken für die den Schifferanzeigen beigelegten sogenannten Ergänzungsdokumente, um eine recht beträchtliche Summe. Nach dem Gesetz vom 8. Juli 1903 § 7 ist der Schiffer verpflichtet, dem auf seinem Schiffe erschienenen Zollbeamten ausser seiner schriftlichen Declaration (показание шкипера) noch: 1) eine Schiffsprovisionsliste; 2) ein Verzeichniss der Gegenstände, die vom Schiffer und Personen, die zur Besatzung des Schiffes gehören, mitgebracht werden und 3) die Musterrolle (Verzeichniss der Personen, die zur Schiffsequipe gehören), die jetzt als einzelne Documente mit je 60 Kop. Stempelmarken beklebt werden, vorzustellen. Könnten nun diese 4 Documente nicht zusammengefasst werden und wie früher vor dem Erlass der Regeln vom 8. Juli 1903 auf einem Bogen der Schiffsdeclaration (показание шкипера) niedergeschrieben werden, wodurch 3 Marken à 60 Kop. erspart werden könnten. Die frühere Schiffsdeclaration enthielt auf einem Bogen alle die nach dem neuen Gesetz vom Schiffer geforderten Angaben und hat in ihrer früheren Form zu Klagen keinen Anlass gegeben.

Die Musterrolle (Verzeichniss der Personen, die zur Schiffsequipage gehören) ist ein Contract zwischen dem Capitain und seinen, für eine Reise oder für eine gewisse Zeit angemieteten Schiffsleuten. Diese Musterrolle wird für russische Schiffe, wie gesetzlich vorgeschrieben, mit der Actensteuer belegt. Trotz der bereits erfolgten Besteuerung wird dieses Dokument aber bei jedesmaliger Vorstellung vom Zollamt mit Stempelmarken à 60 Kop. pro Bogen beklebt. Die Musterrolle wird dem Schiffer sofort, nachdem die Stempelmarken aufgeklebt sind, zurückgegeben und kann er sie entweder dem Consul, dem Notar oder Watershaut vorstellen, um etwaige Aenderungen im Bestande der Schiffsequipage anzumelden. Es fragt sich nun, weshalb eigentlich die Musterrolle dem Zollamt vorgestellt werden muss, da das Zollamt keine Einsicht in dieses Dokument zu nehmen scheint oder sonst welches Interesse für dieselbe bekundet und ausserdem dieses Dokument keiner Controle unterzogen wird. Sollte es daher nicht genügen, wenn der Schiffer auf seiner Declaration nur die Namen seiner Besatzung anführe und dadurch die Vorstellung der Musterrolle selbst ganz unnöthig würde. Die Besteuerung der oft viele Bogen enthaltenden Musterrolle (der französische Dampfer „Loire“ musste für seine 10 Bogen starke Musterrolle Rbl. 6.— Stempelsteuer bezahlen) würde damit fortfallen.

Der § 8 der Regeln vom 8. Juli 1903 schreibt ferner die Vorstellung eines Messbriefes vor, doch wird dieses Dokument, welches doch auch als ein Ergänzungsdokument zur Schifferanzeige anzusehen ist, nicht mit 60 Kop. Stempelmarke versehen. Es ist nicht erklärlich, warum dieses Dokument von dieser Steuer ausgeschlossen ist. Sollte dieses nur darauf zurückzuführen sein, weil dieses Dokument in der Circulair-Vorschrift vom 13. April d. J. nicht namentlich anführt worden ist?

Nach § 30 der Regeln gelten als Zoll-Frachtdocumente (таможенные грузовые документы) Connoissemante und Manifeste. Soll das Entlöschten der Ladung auf Grund von Manifesten erfolgen, diese aber die hierzu erforderlichen Angaben nicht enthalten, so stellt der Schiffer Loschrollen (опись груза) vor. Um keinen Aufenthalt beim Entlöschten zu haben, fertigt der Schiffer 5 Exemplare von Loschrollen gleichen Inhalts an und übergiebt sie dem Zollamt, das nach diesen Loschrollen die Vertheilung der Waaren nach den Zoll-Lagerräumen, wohin die Waaren gelangen sollen, vornimmt und soann die Entlöschung beginnen lässt. Diese Loschrollen (опись груза) stellen somit nicht Ergänzungsdokumente zur Schifferanzeige vor, sondern sind nur als für den inneren Geschäftsgang der Zollbehörde bestimmte Papiere anzusehen und dürften als solche keiner Stempelsteuer unterliegen. Das diese Loschrollen (опись груза) nicht als Ergänzungsdokumente für die Schifferanzeige anzusehen sind, erhellt aus den §§ 7 und 8 der Regeln, weil in diesen Paragraphen die obligatorische Vorstellung solcher vom Schiffer nicht verlangt wird und weil für die Nichtvorstellung von Loschrollen im Hauptstück VIII,



welches von den Strafen handelt, keine Strafe festgesetzt worden ist. Die im § 47 vorgeschriebene Erhebung von 10 bis Rbl. 100.— dient als eine Renumeration für geleistete Arbeit bei der Anfertigung von Loschrollen durch das Zollamt, im Falle der Schiffer diese bis zum Tage der Reihenfolge des Löschens der Ladung nicht vorgestellt haben sollte, doch ist diese Zahlung keineswegs als eine Strafe anzusehen. Hieraus darf man folgern, dass diese Loschrollen (опись груза) keine Ergänzungsdokumente für die Schifferanzeige bilden, sondern, wie schon gesagt, für den inneren Geschäftsgang in der Behörde (бумаги для внутреннего дѣлопроизводства) dienen und als solche keiner Stempelsteuer zu unterwerfen sind.

Der § 7 der Regeln zählt auch zu den vorzustellenden Dokumenten den Gesundheitspass auf. Es ist aber wohl als selbstverständlich anzusehen, dass Gesundheitspässe nur dann vorzustellen sind, wenn das Schiff aus einem verseuchten Ort kommt, doch kann der Schiffer nicht verpflichtet werden, auch dann Gesundheitspässe vorzustellen, wenn er aus gesunden Gegenden und Häfen kommt, wie z. B. aus Häfen der Ostsee, der Nordsee u. s. w. Eine Erklärung in dieser Angelegenheit wäre wol sehr erwünscht.

Wenn die in den §§ 7 und 8 der Regeln genannten Dokumente in einer russischen Zoll-Behörde, bei ihrer Vorstellung, mit Stempelmarken beklebt worden sind, in einer anderen russischen Zoll-Behörde wiederholt vorgestellt werden, wie z. B. ein Schiff kommt aus Kronstadt nach Riga und stellt mit Stempelmarken versehene Dokumente vor, so kann doch das Rigaer Zollamt nicht mehr verlangen, dass diese Dokumente nochmals, wie solches bereits in Kronstadt geschehen, mit Stempelmarken im Werthe von 60 Kop. pro Bogen zu bekleben seien. Diese Auffassung erscheint auf Grund der Circulair-Vorschrift des Zolldepartements vom 20. April 1904 Nr. 11097 als eine richtige, weil in dieser Vorschrift darauf hingewiesen wird, dass, falls die im P. 2 des § 14 des Stempelsteuergesetzes aufgezählten Dokumente vor ihrer Vorstellung in irgend einer Behörde mit den vorgeschriebenen Stempelmarken beklebt sind, einer erneuerten Bestempelung nicht unterliegen.

Es kann als ein grosser Fortschritt im auswärtigen Handel angesehen werden, wenn ein Hafen eine lebhafte Dampferverbindung mit dem Auslande unterhält. Von grösserer Bedeutung aber ist eine regelmässige Schiffsverbindung mit zahlreichen ausländischen bedeutenden Hafenplätzen, d. h. wenn Dampfer an vorher festgesetzten und publicirten Tagen ankommen und abgehen. Der Industrie, der Handelswelt und auch dem Passagierverkehr erwachsen durch diese sogenannten Tourdampferlinien grosse Vortheile, obgleich den diese festen Linien unterhaltenden Dampfern selbst nur ein recht bescheidener Nutzen nachbleibt. Sind die Vortheile dieser beständigen Dampferlinien nicht zu verkennen und bringen sie dem Handel und der Industrie nicht zu unter-

schätzende Vortheile, so läge es auch im allgemeinen Interesse, wenn die Regierung ihrerseits diesen Unternehmungen wohlwollende Unterstützung angedeihen liesse, welche darin zu bestehen hätte, der Schifffahrt alle Erschwerungen in der Zollbehandlung und unnöthige Besteuerung aus dem Wege zu räumen, um dadurch eine weitere fortschrittliche Entwicklung der regelmässigen Handelsschifffahrt zu ermöglichen.

Die unterzeichneten Handelsfirmen, als Agenten der bedeutendsten regelmässigen Dampferlinien zwischen Riga und London, Hull, Newcastle, Rotterdam, den Rheinhäfen, Antwerpen, Copenhagen, Hamburg, Lübeck, Stettin, Stockholm, erlauben sich den Rigaer Börsen-Comité ganz ergebenst zu bitten, er wolle geneigtest die Interessen der örtlichen und der auswärtigen Handelsschifffahrt gehörigen Orts energisch vertreten und die im Vorstehenden dargelegten Belastungen durch die vorgeschriebene Besteuerung der Schiffsdokumente für eine Anzahl solcher durch Vereinigung auf einem Dokument zu ermässigen, für andere Dokumente aber die Besteuerung ganz aufzuheben, herbeizuführen suchen.

Indem die Unterzeichneten sich der angenehmen Hoffnung hingeben, dass es dem Börsen-Comité gelingen wird, durch geeignete Schritte an massgebendem Orte ihre Bitten um Abstellung der geschilderten Verfügungen des Zolldepartements erfüllt zu sehen, erlauben sie sich noch darauf hinzuweisen, dass es sich sehr empfehlen dürfte, die Hauptverwaltung der Handelsschifffahrt und der Handelshäfen für diese Angelegenheit zu interessiren und um deren Unterstützung nachzasuchen.“

Hierauf theilte die Abtheilung für Handelsschifffahrt unterm 16. Juli 1904 sub Nr. 3011 dem Börsen-Comité mit, dass das eingangserwähnte Circulair des Zolldepartements vom 13. April sub Nr. 10300 durch ein neueres Circulair desselben Departements vom 9. Juli 1904 sub Nr. 18307 aufgehoben worden ist.

## 71. Gründung von Handelskammern.

Am 24. Januar sub № 428 ersuchte das Rigaer Handelsamt den Börsen-Comité, die Einsendung des von ihr im Jahre 1903 erbetenen Gutachtens, betreffend die Gründung einer Handelskammer in Riga, möglichst beschleunigen zu wollen, worauf der Börsen-Comité dem Rigaer Handelsamt am 5. Februar sub № 159 mittheilte, dass er, der Börsen-Comité, zu einer so eminent wichtigen Frage, wie die Gründung einer Handelskammer in Riga, erst dann Stellung nehmen könne, wenn die Grundlagen für die im Reiche zu schaffenden Handelskammern fixirt, namentlich ihr Bestand, Competenzkreis, Wahlmodus, mit einem Worte ihre Organisation und ihre Rechte festgestellt sein würden.

Der Börsen-Comité ersuchte daher das Handelsamt, ihm das zur Beprüfung dieser Frage erforderliche einschlägige Material zur Verfügung stellen zu wollen, was jedoch bis zum Schlusse dieses Jahresberichts nicht geschehen ist.



## XV. 72. Die Rigaer Börsen-Usancen.

Der Börsen-Comité hat in Aussicht genommen, die am 22. Juni 1893 von der Generalversammlung der Kaufmannschaft approbirte Sammlung der Usancen der Rigaer Börse einer Revision zu unterziehen, die demnächst in Angriff genommen werden soll.

Besondere Erwähnung verdienen folgende Fälle, in denen der Börsen-Comité um Bestätigung resp. Interpretationen von hiesigen Usancen angegangen worden ist:

a. In Beantwortung eines Schreibens des Schutzvereins Deutscher Rheder, in welchem derselbe Zweifel darüber aussprach, ob es dem Schiffer untersagt sein soll, etwaige Liegegeldansprüche im Connossement anzugeben, da ihm sonst ja die Gelegenheit genommen sein würde, sich an die Ladung zu halten, wobei der Schutzverein zugleich auch darauf hinwies, dass die Capitäne bei durch Sturm verloren gegangenen Holzwaaren nur dann geschützt sind resp. sich schützen können, wenn sie über den Verlust Protest und Seeerklärung gemacht haben,—erwiderte der Börsen-Comité in seinem Schreiben vom 20. Januar 1904 sub Nr. 68, dass es den Capitänen hier nicht gestattet werden kann, Vermerke wegen Liegegelder auf den Connossementen zu machen. Liegegelderforderungen gehören meistens zur Kategorie der strittigen Forderungen und würde es dem Capitän freigestellt sein, nach seinem eigenen Ermessen seine Ansprüche auf Liegegeld im Connossement zu vermerken, so würde er seinen Anspruch im Entlöschungshafen von dem Empfänger der Ladung ohne Weiteres befriedigen können und dieser würde seinerseits das bezahlte Liegegeld dem hiesigen Ablader in Rechnung stellen. Derselbe hätte nicht einmal die Gelegenheit, Einwände zu erheben, selbst wenn der Anspruch des Capitäns noch so unberechtigt wäre.

Der jetzt übliche Weg, auf dem sich der Capitän seine Ansprüche auf Liegegelder sichert, ist, dass er, sofern eine Einigung mit dem Ablader nicht zu Stande gekommen, vor dem Verlassen des Hafens einen notariellen Protest erhebt, in welchem er, gestützt auf seine Chartepartie, diejenigen Momente angiebt, die seine Ansprüche auf Liegegeld begründen und sich vorbehält, solches beizutreiben.

Dieser Weg scheint der einzig practische zu sein, denn wenn es, wie bereits oben gesagt, dem Capitän freigestellt würde, seine Ansprüche auf dem Connossement zu vermerken, so würde er thatsächlich Kläger und Richter in eigener Sache sein.

Was sodann den zweiten Punkt anbetrifft, so ist es sicher nicht unberechtigt, von dem Schiffer, welcher die Connossemente mit der Klausel über durch Sturm von der Schiffsseite verlorene Hölzer zeichnen will, zu verlangen, dass er diesen Verlust durch eine Seeerklärung beweist. In früheren Jahren nahm man es hiermit nicht so genau,

sondern man begnügte sich meist mit einem einfachen Seeprotest des Capitäns. Nachdem es sich aber herausgestellt hatte, dass diese oft schon vor Beginn der Beladung angemeldeten und meist ganz allgemein gehaltenen Proteste zu vielfachen Missbräuchen führten, bestanden die Ladungsempfänger und Assecuradeure kategorisch darauf, dass über im Rigaschen Hafen erlittene Verluste auch hier in Riga eine ordnungsmässige Seeverklärung abgelegt werde; selbstverständlich mussten unsere Ablader sich diesem berechtigten Verlangen fügen, da sie sonst für etwaige Verluste selbst verantwortlich gemacht worden wären. Die Seeverklärungen können hier übrigens bei jedem Notar gemacht werden, so dass daraus dem Schiffer kaum ein nennenswerther Aufenthalt verursacht werden dürfte.

Die Constatirung der Stückzahl der verlorenen Hölzer bietet jedenfalls auch keine unüberwindlichen Schwierigkeiten, da den Schiffen hier ja geübte Zähler zur Verfügung stehen, welche sowohl bei der Empfangnahme der Hölzer an der Schiffsseite, wie auch beim Uebernehmen an Bord gemeinschaftlich mit den Steuerleuten die Zählung der Hölzer vornehmen können.

b) Der Schutzverein deutscher Rheder hatte den Börsen-Comité um eine Auskunft darüber ersucht, wie der Staulohn in dem Falle zu berechnen sei, wenn ein Dampfer für eine Ladung „different woodgoods“, die auf eine Ladungsfähigkeit des Dampfers von ca. 670 Standart deals & battens basirt ist, zu einer Lumpsumfracht befrachtet worden. Da nun im gegebenen Falle, anstatt deals & battens, verschiedene Holzsorten, in einem geringeren Quantum als 670 Std. geladen worden, so frage es sich, ob dem Stauer der Staulohn für 670 Standarts deals & battens oder nur für die geladene Anzahl Standort „different woodgoods“ zu zahlen sei.

Der Börsen-Comité erwiederte hierauf unterm 31. Juli 1904 sub Nr. 852, dass, da die hiesigen Börsen-Usancen keine Bestimmungen über die angeregte Frage enthalten, derselbe bei den hiesigen Schiffsagenten und Holzexporteuren eingehende Erkundigungen eingezo gen und aus diesen Erkundigungen sich ergeben habe, dass der Staulohn hier im Allgemeinen nach dem in der Chartepartie angegebenen Quantum, das der Bestimmung der Lumpsumfracht zu Grunde gelegt ist, berechnet wird. In neuerer Zeit lassen die Schiffsagenten im Einverständnis mit den von ihnen vertretenen Rhedereien, um Missverständnissen vorzubeugen, häufig in den Chartepartien ausdrücklich die Stipulation aufnehmen, dass der Staulohn in der vorerwähnten Weise zu berechnen ist.

c) Auf eine Anfrage des Schutzvereins deutscher Rheder, welches Kohlenquantum usancenmässig bei Dampfern täglich zu entlösch en ist, antwortete der Börsen-Comité auf Grundlage einer Aeusserung seiner Delegation für die Börsen-Usancen, dass, nach von dieser Delegation



eingezogenen übereinstimmenden Mittheilungen von Interessenten, entsprechend der bestehenden Usance und einer Vereinbarung der Dampfercorrespondenten in Riga nicht weniger als 300 tons Kohlen pro Tag zu entlöschten sind.

## XVI. 73. Rigaer Kaufmännischer Verein.

Auf der Jahres-Generalversammlung des Rigaer Käufmännischen Vereins am Mittwoch, den 9. Februar, erstattete der Vereinspräses, Herr Hugo Schwartz, folgenden Bericht über die Thätigkeit des Vereins im abgelaufenen Jahre:

„Wenn wir unsere Vereinsthätigkeit richtig beurtheilen wollen, so haben wir zunächst in's Auge zu fassen, welchen Zwecken unser Verein zu dienen bestimmt ist und uns dann die Frage vorzulegen, wie er diesen seinen Aufgaben gerecht geworden ist. Der Zweckparagraph unserer Statuten lautet:

„Der Rigaer Kaufmännische Verein wird vorzugsweise gegründet zum Zwecke der Verbreitung allgemeiner und specieller kaufmännischer Berufskenntnisse unter seinen Mitgliedern.“

Um diesen seinen Hauptzwecken dienlich zu sein, wurden auch im Berichtsjahre regelmässige Unterrichtscurse für die wesentlichsten kaufmännischen Lehrgegenstände veranstaltet, eine grosse Reihe von Vorträgen, Recitationen und Discutirabenden abgehalten, den Mitgliedern ein reich bedachtes Lesezimmer und eine mit jedem Jahre vollständiger und reichhaltiger werdende Bibliothek zur Verfügung gestellt, und, meine Herren, ich kann es mit Freude und Genugthuung feststellen, dass diese wesentlichsten Einrichtungen unseres Vereins von den Mitgliedern wirklich eifrig benutzt worden sind. Welche Förderung die einzelnen Mitglieder auch in dem abgelaufenen Jahre dem Verein danken, das kann ich Ihnen ja leider nicht vor Augen führen, aber ich glaube zuversichtlich, dass ich nicht der einzige bin, der ihm für manche anregende Stunde, auch im Berichtsjahre, dankbar ist und in diesem Glauben bestärkt mich eine untrügliche Zeugin, die Statistik, welche eine stetig zunehmende Frequenz unserer Veranstaltungen anzeigt und dieser Zeugin wird in der Folge das Wort gegeben werden. — Wenn ich also behaupte und nachweisen werde, dass den bereits genannten Hauptzwecken unseres Vereins auch im Berichtsjahre Rechnung getragen worden ist, so erfordert es die Wahrheit, auch denjenigen Erscheinungen unseres Vereinslebens kein Mäntelchen umzuhängen, die uns nicht zur Freude gereichen und da kann ich denn nicht umhin, mit Bedauern zu constatiren, dass ein wesentlicher Factor eines jeden Vereinslebens — die Geselligkeit und damit das Zusammenhalten der Mitgliederschaft

unter einander, der sog. Corpsgeist, bei uns auch im Berichtsjahre keine rechte Stätte gefunden hat und so lange davon so sehr wenig bei uns vorhanden ist, kann es nicht Wunder nehmen, wenn das Interesse für unseren Verein in weiteren Kreisen unserer Stadt nicht in dem Maasse zunimmt, wie es die gute Sache wohl verdiente. Wohl hat die Vergnügungscommission, deren Aufgabe ja in der Pflege der Geselligkeit besteht, auch im Berichtsjahre wieder fleissig gearbeitet und auch bei Veranstaltung der geselligen Abende recht hübsche Resultate erzielt, — aber ich weiss es ja selbst aus Erfahrung, wie über diese Arrangements hinaus die Commission machtlos ist, — denn an allen Abenden, mit Ausnahme der Clubtage, liegen unsere schönen Räume verödet da und es fehlen uns Mittel und Wege, hier oben einen wirklichen Verkehr der Mitglieder anzuregen. Es ist ja einem jeden, der sich mit unserem Verein auch nur ein wenig beschäftigt hat, seit lange klar, dass ein allgemeiner Aufschwung in unserem Vereinsleben und die Lösung der Localfrage von einander nicht zu trennen sind. Ich kann es daher einigen meiner Herren Collegen im Vorstande, der sich in letzter Zeit mehrfach mit der Localfrage beschäftigte, nicht übel nehmen, wenn sie im Eifer für die Sache und im Hinblick auf den Hoffnungsschimmer, der sich uns zeigte, soweit gingen, unserem Verein die Existenzberechtigung ganz abzusprechen, wenn derselbe gezwungen ist, an der alten Stelle weiterzuwirken. Gewiss ist die Localfrage von höchster Wichtigkeit für uns und ich bin mir dessen sehr wohl bewusst, dass, wie ich es bereits ausgesprochen habe, ohne befriedigende Lösung derselben ein rechtes Vereinsleben bei uns nicht zu erwarten ist, — aber wollen wir, wenn diese Lösung in nächster Zeit noch nicht zu erreichen sein sollte, die Flinte doch nicht in's Korn werfen, denn es wird, wie wir gesehen haben, noch auf manchem Gebiete Tüchtiges und Nützliches bei uns geleistet, das einer Fortsetzung und Vervollkommnung wohl fähig und werth ist. Ein grosses Arbeitsfeld ist auch heute für uns da, darum meine Herren heisst es „arbeiten und nicht verzweifeln.“ — Der Pessimismus hat noch nie Positives geleistet, der beharrlichen und fleissigen Arbeit aber ist alles erreichbar. Denken wir doch nur an unsere Unterrichtscurse; — wieviel jungen Leuten kann nicht da noch reiche Förderung ihres Wissens zu theil werden und wer bedürfte solcher Förderung nicht bei den immer wachsenden Ansprüchen, die die Neuzeit stellt! Welche Erleichterung ihres Erwerbes würde, um nur ein Beispiel anzuführen, vielen eine tüchtige Kenntniss der russischen Sprache bieten, in der unsere Mitglieder Gelegenheit haben, einen vorzüglichen Unterricht zu geniessen, und wie viel leichter es unserer Stellen-Vermittlungscommission wäre, gute Stellen nachzuweisen, wenn tüchtige russische Kenntnisse vorhanden wären, darüber wird Ihnen der Bericht dieser Commission Aufschluss geben. Aber nicht nur im Russischen, sondern in allen Lehrfächern thut fortgesetzte und verstärkte



Arbeit Noth und nicht weniger müssen auch unsere Vorträge, Recitationen und Discutirabende, Bibliothek und Lesetisch, die mehr der allgemeinen Bildung dienen, immer mehr mitwirken, aus unseren jungen Mitgliedern tüchtige Männer in ihrem Berufe zu machen; ist es doch eine anerkannte Thatsache, der bereits der Altmeister Goethe Ausdruck verliehen hat, als er schrieb, er wisse nicht, welcher Beruf ein grösseres Maass von universeller Bildung (nicht einseitigen Fachkenntnissen) verlangt, als der eines wirklichen Kaufmannes.

Und zu solch fleissiger Fortarbeit für die Hauptzwecke unseres Vereins haben wir nicht nur das schöne Recht, sondern auch die ernste Pflicht. Wo sollten wohl die jungen Leute, deren Eltern nicht die Möglichkeit haben, den Unterricht in Commerzschulen zu bezahlen, ihre kaufmännische und allgemeine Bildung vervollständigen, wenn unsere Fortbildungs-Curse und Vorträge nicht vorhanden wären? Auch erhielten wir ausdrücklich zum Zwecke dieser Veranstaltungen auch im Berichtsjahre wieder, wie ich mit herzlichem Dank erwähne, vom Rigaer Börsen-Comité eine Subvention von 600 Rbl., die speciell für Unterrichtszwecke vorausgibt wurde und aus den Zinsen der Leopold Neuscheller Stiftung 202 Rbl. 50 Kop., wovon für Prämien an die besten Schüler 74 Rbl. 77 Kop. gezahlt und der Rest dem Unterrichtsconto gutgebracht worden ist.

Also thun wir nur alle getreulich das unsere, die Mitglieder einerseits, indem sie die Einrichtungen unseres Vereins getreulich benutzen und auch ihren Angestellten die Theilnahme an denselben ermöglichen, Vorstand und Comité andererseits, indem sie für rationelle Leitung des Vereinswesens sorgen; — wenn so von Jahr zu Jahr mehr geleistet wird, dann können wir auch hoffen, dass sich über kurz oder lang auch für uns Mittel und Wege finden, in den Besitz eines unseren Zwecken entsprechenden Vereinslocales zu gelangen, und dann das zu werden, was der Kaufmännische Verein in einer Handels- und Industriestadt von der Bedeutung Riga eigentlich sein müsste.

Zu dem statistischen Theil meines Berichtes übergehend, habe ich zunächst zu erwähnen, dass unsere Mitgliederzahl im Berichtsjahre um 4 zurückgegangen ist, so dass wir buchmässig per 1. Januar 1905 — 754 Mitglieder, darunter 2 Ehrenmitglieder, zählten. Was unsere Vermögensverhältnisse anlangt, so haben wir infolge mehrfacher ausserordentlicher Ausgaben im Berichtsjahre einen Verlust von 200 Rbl. 89 Kop. zu verzeichnen, infolge wessen unser Capital-Conto gegenwärtig mit 28,212 Rbl. 14 Kop. zu Buch steht. Der Baufond wuchs um 544 Rbl. 17 Kop. und erreicht jetzt die Höhe von 11,427 Rbl. 58 Kop., somit hat das Gesamtvermögen einen Zuwachs von 343 Rbl. 28 Kop. erfahren und beträgt per 1. Januar 1905 39,639 Rbl. 72 Kop.

In Anbetracht der schweren Kriegszeiten, in denen wir leben, halte ich diese Resultate für einigermassen befriedigend. Trotzdem

wird der Vorstand natürlich bemüht sein, im neuen Jahre, wenn möglich, ohne Deficit zu arbeiten und sind die Erfahrungen des Berichtsjahres bei Aufstellung des neuen Budgets eingehend berücksichtigt worden. Eine der Extraausgaben des Berichtsjahres wurde dadurch geursacht, dass infolge einer Mittheilung der örtlichen Acciseverwaltung bezüglich der Buffetberechtigung des Vereins der Vorstand sich veranlasst sah, ein neues Statutenproject entwerfen zu lassen, das sich jedoch als mit den Interessen unseres Vereins zu wenig vereinbar erwies und daher zu eventueller späterer Verwendung zu den Acten gelegt worden ist. Diese den Vorstand viel beschäftigende Angelegenheit wurde schliesslich durch Rücksprache mit dem hiesigen Accisechef und eine Eingabe an die Oberverwaltung der indirecten Steuern und des Getränkeverkaufs in dem Sinne geregelt, dass von einer Ergänzung resp. Aenderung des Statuts einstweilen abgesehen werden konnte.

Nach dieser allgemeinen Uebersicht erlaube ich mir zu den Berichten der einzelnen Commissionen überzugehen.

Ueber die Thätigkeit der Unterrichts-Commission berichtet der Präses dieser Commission Herr Alfred Braun u. A. folgendes:

Die diesjährigen Meldungen wiesen 131 Theilnehmer an den Unterrichtscursen mit 187 belegten Stunden auf, gegen 106 Theilnehmer mit 161 belegten Stunden im Vorjahre, was einen recht erfreulichen Zuwachs bedeutet.

Auf die einzelnen Unterrichtsfächer vertheilt war die Frequenz folgende:

|                        | Theilnehmer |       |      |      |
|------------------------|-------------|-------|------|------|
|                        | 1904        | gegen | 1903 | 1902 |
| Buchhaltung . . . .    | 60          | „     | 48   | 48   |
| Russische Sprache . .  | 17          | „     | 20   | 17   |
| Deutsche Sprache . .   | 21          | „     | 11   | 16   |
| Englische Sprache . .  | 37          | „     | 31   | 25   |
| Französische Sprache . | 15          | „     | 5    | 13   |
| Kaufmänn. Rechen . .   | 27          | „     | 24   | 24   |
| Kaufmänn. Correspond.  | 10          | „     | 22   | 22   |

in Summa 187 belegte Stunden.

Wechsel-, Handels- und Seerecht musste wegen mangelnder Betheiligung in Fortfall kommen.

Im Mai 1904 konnten nach abgelegtem Examen vor den Vorstands- und Aufsichts-Comité-Gliedern, Theilnehmer des Buchhalterobercursus für erfolgreichen Besuch eines Diploms „mit gutem Erfolg“ und „mit Erfolg“ gewürdigt werden, während 11 Schülern für besonderen Eifer, Fleiss und Fortschritt eine Prämie aus der Leopold Neuscheller-Stiftung zuerkannt werden konnte, und zwar: für die russische Sprache an Birkhahn und Schröder, für die deutsche Sprache an Hugo Krause, für die französische Sprache an Hanweg, für die englische Sprache an



W. Friedrich und Georg Thiemann, für die Buchführung an W. Goebel, Ed. Kirstein und Alf. Stankewicz, für kaufmännische Correspondenz an Fischer, für kaufmännisches Rechnen an Fischer und Birsall.

Namens der Bibliothek-Commission berichtet deren Präses Herr Aeltester Robert Braun u. A. folgendes:

Auch während des vergangenen Jahres hat die Bibliothek eine namhafte Bereicherung erfahren und eine lebhaftere Thätigkeit entwickelt.

|                                       | Werke | Bänden   |
|---------------------------------------|-------|----------|
| Der Bestand am Anfang des Jahres war  | 3484  | in 5042  |
| Es kamen hinzu . . . . .              | 205   | „ 239    |
| sodass gegenwärtig vorhanden sind . . | 3689  | in 5281. |

Zeitschriften waren beim Beginn des Jahres 1904 vorhanden:

28 Werke in 404 Bänden. Es kamen hinzu 32 Bände, sodass diese Abtheilung der Bibliothek gegenwärtig aus 28 Werken mit 436 Bänden besteht.

Geschenkt wurden dem Verein im Laufe des Jahres 13 Werke in 14 Bänden und zwar von Herrn F. W. Reinshagen 8 Werke in 9 Bänden, Robert Braun 2 Werke in 2 Bänden, H. von Mende 1 Werk in 1 Bande, J. Schummer 1 Werk in 1 Bande und vom Schwedisch-Norwegischen Consulate 1 Werk in 1 Bande.

Im Lesezimmer liegen täglich aus 14 inländische und 6 ausländische Zeitungen sowie 14 illustrierte Zeitschriften und Blätter.

Ausserdem befinden sich dort 35 Werke in 168 Bänden: Conversationslexica, Wörterbücher, Nachschlagebücher u. dergl. mehr.

Geöffnet war die Bibliothek im Jahre 1904 an 124 Tagen, und zwar während der Wintermonate an jedem Montag, Mittwoch und Freitag von 6 bis 8 Uhr Abends, während der Sommermonate Juni, Juli und August jeden Mittwoch von 12 bis 3 Uhr Mittags. Es fanden 5000 Wechselungen mit circa 15,875 Bänden statt, gegen 4230 Wechselungen mit 13,460 Bänden, im Jahre vorher.

Die Benutzung der Bibliothek ist in sehr erfreulicher Weise gestiegen und überstieg die Zahl der Abonnenten diejenige des Vorjahres um 55, erreichte mit der Anzahl von 311 Abonnenten überhaupt den höchsten bisher erlebten Bestand.

Ueber die Thätigkeit der Vortrags-Commission im Jahre 1904 berichtet deren Präses Herr H. v. Mende:

Durch ein Circular war im September 1903 den Mitgliedern angezeigt worden, dass in Zukunft an jedem Mittwoche während der Wintersaison Club-Abende stattfinden sollen, an welchen den Mitgliedern Unterhaltung und Belehrung in der verschiedensten Form geboten werden wird. Die Commission ist im Laufe des Berichtsjahres nach

Kräften bemüht gewesen, dieses Programm genau einzuhalten. Es ist ihr gelungen:

|                        |    |
|------------------------|----|
| im I. Semester . . . . | 7  |
| „ II. „ . . . .        | 9  |
| zusammen . . . .       | 16 |

derartige Veranstaltungen zu Stande zu bringen und zwar:

6 Recitations-Abende des Herrn W. Rieckhoff.

6 Vortrags-Abende. 28. Januar: Dir. v. Friesendorff über „Licht und Luft in Schule und Haus“. 17. März: Frl. B. Nölting: „Plastik unserer Zeit“ mit Lichtbildern. 13. October: Docent O. Lutz: „Verflüssigung von Gasen“ mit Experimenten. 20. October: Prof. Bar-Ischaja: „Leben und Treiben in der Türkei“ mit Lichtbildern. 10. Nov.: Frl. B. Nölting: „Anselm Feuerbach“ mit Lichtbildern. 8. December: Oberl. H. Diederichs: „Graf Cavour und die Einigung Italiens.“

3 Discutir-Abende mit einleitenden Vorträgen:

21. Januar: H. von Lutzau: Ueber den Begriff des Handelsgeschäftes. 4. Februar: A. Stierlen: Apfelsinenbau und -Handel. 17. Nov.: Redacteur v. Berent: Professionelle Bildung des weiblichen Geschlechts.

1 Lichtbilderabend der Photographischen Gesellschaft zu Riga. 24. Nov.: Kaukasus und österreichische Alpen.

Alle diese Clubabende waren mit nur wenig Ausnahmen besonders von unseren Damen sehr gut besucht; bei einigen, wie z. B. dem Vortrage des Professors Bar Ischaja, konnte der Vereinssaal die Zuhörer kaum fassen.

Ueber die Thätigkeit der Stellenvermittlungs-Commission habe ich selbst Folgendes zu berichten:

Die Stellenvermittlungs-Commission erhielt im Berichtsjahre eine besonders grosse Anzahl Meldungen seitens Stellensuchender, während die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen nicht in demselben Maasse angewachsen war.

Ziffernmässig haben sich die Meldungen wie folgt gestaltet:

Stellensuchende meldeten sich im Ganzen:

110 (davon 62 für Commis- und 48 für Lehrlingsstellen) gegen 55 (davon 41 für Commis- und 14 für Lehrlingsstellen) im Vorjahre, was ein Plus von 55 (davon 21 Commis und 34 Lehrlinge) zu Gunsten des Berichtsjahres ergibt.

An offenen Stellen gelangten zur Kenntniss der Commission:

68 (davon 35 Commis- und 33 Lehrlings-Stellen) gegen 37 (davon 20 Commis- und 17 Lehrlingsstellen) im Vorjahre, somit mehr als im Vorjahre 31 (davon 15 Commis- und 16 Lehrlingsstellen).

Man sollte nun annehmen, dass bei dem wesentlich grösseren Material die Stellenvermittlungs-Commission auch ein bedeutend



günstigeres Resultat als im Vorjahre erzielt haben müsste, leider aber wird diese Annahme durch die Thatsachen nicht bestätigt.

Von den 110 genannten Candidaten konnten von uns placirt werden :

25 (und zwar 12 Commis und 13 Lehrlinge) gegen 19 (und zwar 12 Commis und 7 Lehrlinge) im Vorjahre.

Die absolute Zahl der Placirten ist gegen das Vorjahr somit allerdings um 6 gewachsen, was aber im Verhältniss zu den vorliegenden zahlreicheren Meldungen als ein günstiges Resultat nicht bezeichnet werden kann. Zur Erklärung dieses muss ich jedoch anführen, dass die Ursachen dieses nicht günstigen Verhältnisses nicht nur in der Thätigkeit der Commission oder in der Ungunst der Verhältnisse zu suchen sind, sondern zum grossen Theil in einer anderen Art der Buchführung liegen, die ich mir einzuführen erlaubt habe. Um nämlich ein reicheres Material für die Stellenvermittlung zu haben, habe ich es für angebracht gehalten, nicht nur diejenigen Stellen- oder Personal Suchenden buchmässig einzutragen, welche sich direct an die Commission wandten, sondern auch solche, von denen die Commission auf irgend einem Wege Kenntniss erhielt, selbst wenn die betreffenden von der Existenz unserer Commission nichts wussten oder sich ohne Mithilfe derselben versorgten. Wenngleich eine solche Art der Buchführung der Stellenvermittlung nur förderlich sein kann, so liegt es doch auf der Hand, dass auf diese Weise der Prozentsatz der placirten und besetzten gegenüber den buchmässig gemeldeten Candidaten und Stellen herabgemindert wird.

Die Hauptursachen, weshalb unsere Thätigkeit bei der Stellenvermittlung nicht den Erfolg hat, den man bei der Mitgliederzahl unseres Vereins von ihr erwarten könnte, erblickt die Commission nach wie vor in der meist ungenügenden Vorbildung der sich meldenden Candidaten und speciell in der noch immer sehr mangelhaften Verbreitung tüchtiger russischer Sprachkenntnisse; wären solche vorhanden gewesen, so hätte noch eine ganze Reihe von Commisstellen durch die Commission besetzt werden können, auch unterlassen es noch immer viele der Herren Chefs zu beiderseitigem Nachtheil die eintretenden Vacanzen zur Kenntnisse der Commission zu bringen.

Die schweren Zeiten, die noch immer auf Handel und Wandel lasten und die sich schon in der trotz aller Mobilisationen stetig wachsenden Anzahl Stellenloser bemerkbar machen, haben so manche Firmen zur Einschränkung ihres Personals gezwungen und auch an ihrem Theile dazu beigetragen, einen grösseren Erfolg unserer Arbeit zu paralysiren.

Was also noth thut, um die Thätigkeit der Commission zu fördern, ist Verbesserung der kaufmännischen Vorbildung der jungen Leute im allgemeinen und der russischen Kenntnisse im besonderen; hiermit verbinde ich

noch die Bitte an alle Herren Chefs, ihre Vacanzen stets zur Kenntniss der Commission zu bringen, die ihrerseits bemüht sein wird, alle nach besten Kräften zu bedienen.“

Ueber die Thätigkeit der Vergnügungs-Commission pro 1904 berichtet deren Präses Herr H. Gartz folgendes:

„Beim Rückblick auf das Jahr 1904 glaubt die Vergnügungs-Commission die sich selbst gestellte Aufgabe, in ihren Veranstaltungen möglichst abwechslungsreiche Programme zu bieten, nach bestem Können gelöst zu haben, hält es aber gleichzeitig für ihre Pflicht, speciell hervorzuheben, dass die eigentliche Lösung dieser Aufgabe all den Damen und Herren zu verdanken ist, die im Hinblick auf den guten Zweck in selbstlosester Weise bereit gewesen sind, das Zustandekommen der einzelnen Aufführungen überhaupt zu ermöglichen.

Es haben im Jahre 1904 im Ganzen 4 Vergnügungsabende stattgefunden und zwar am 25. Februar, am 21. April und am 15. December, Abende, deren Programme auf Grundlage früherer Aufführungen zusammengestellt waren und auf denen neben Declamation, Vocal- und Instrumentalmusik kleine Lustspiele etc. geboten wurden.

Der zum 3. November in Aussicht genommene Vergnügungs-Abend, zu dem die Proben bereits im vollen Gange waren, musste, da sich im letzten Augenblicke unüberwindliche Hindernisse in den Weg stellten, aufgegeben werden; um diesen Abend nicht ganz ausfallen zu lassen, beschloss die Commission, mit der unter dem Namen „Neubadsches Orchester“ bekannten Musiker-Vereinigung in Relation zu treten, und diese zu einem einmaligen Auftreten im Verein zu verpflichten. Diese Verhandlungen führten aber leider nicht ganz zu dem gewünschten Resultat, da das genannte Orchester am 3. November bereits anderweitig beschäftigt war; es blieb unter diesen Umständen der Vergnügungs-Commission nichts Anderes übrig, als den gewöhnlichen Clubabend vom Mittwoch ausnahmsweise zu verlegen, und zwar auf Dienstag, den 2. November. Hiermit dürfte wohl auch die geringe Besuchsziffer dieses Abends zusammenhängen. Während die ersterwähnten 3 Abende von durchschnittlich 175 Personen besucht waren, hatten sich zum letztbesprochenen nur ca. 50 zusammengefunden.

Der Besuch belief sich mithin im Gesamtdurchschnitt auf ca. 145 Personen, eine Ziffer, die jedenfalls beweist, dass die Veranstaltungen der Commission den Zuhörern Interesse zu bieten im Stande sind.“

Im Anschluss an den verlesenen Bericht der Vergnügungs-Commission, habe ich zu bemerken, dass der Vorstand in Anbetracht der anerkannten Nothwendigkeit, der Vergnügungs-Commission etwas grössere Mittel für ihre Arrangements zur Verfügung zu stellen, und ferner in Ansehung des Ihnen heute zu unterbreitenden knappen allgemeinen Budgets pro 1905 der Commission anheimgegeben hat, für die geselligen Abende künftig ein Eintrittsgeld von 30 Kopeken pro Person



zu erheben. Dies kleine Eintrittsgeld dürfte wohl für alle Mitglieder erschwinglich sein, und glaubte der Vorstand sich um so eher zu dieser Maassregel entschliessen zu dürfen, ohne mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Besuches rechnen zu müssen, als diese Zahlung noch um die Hälfte niedriger ist, als es noch vor wenigen Jahren üblich war. Ferner wurde beschlossen, die geselligen Abende aus nahe liegenden Gründen auf den Sonnabend zu verlegen und in derselben Woche den Mittwoch als Clubabend ausfallen zu lassen, — eine Massregel, die gewiss den Beifall der Herren Mitglieder finden wird.“

Bei den nunmehr vorgenommenen Wahlen wurden in den Vorstand die Herren Hugo Schwartz und M. v. Reibnitz und in den Aufsichtsrath die Herren Aeltester Robt Braun, H. Kehrhahn, J. Erhardt, E. Kopp, O. von Zwingmann, Dr. Erhardt, E. Kappeller, G. Fahrbach und Th. Albrecht wiedergewählt, sowie an Stelle des Herrn L. F. Meyer, der eine Wiederwahl ablehnte, Herr J. Wiegand neu gewählt.

## XVII. Unterrichtswesen.

### 74. Das Rigasche Polytechnische Institut.

Das von der Börsenkaufmannschaft mit 10,000 Rbl. subventionirte Rigasche Polytechnische Institut weist, nach dem Rechenschaftsbericht des Instituts pro 1904, am Schluss des Jahres 1904 eine Frequenz von 1667 Studirenden (gegen 1650 im Vorjahre) auf. Nach den Fachwissenschaften vertheilen sich die Studirenden folgendermassen:

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| Architekten . . . . .         | 150 |
| Ingenieure . . . . .          | 395 |
| Maschineningenieure . . . . . | 374 |
| Chemiker . . . . .            | 296 |
| Landwirthe . . . . .          | 143 |
| Kaufleute . . . . .           | 309 |

Zusammen . . 1667

Die Abgangsprüfungen haben im Jahre 1904 im Ganzen 229 Studirende bestanden und zwar:

| mit Diplomen I. Kat. II. Kat. |                                    |        |
|-------------------------------|------------------------------------|--------|
| in der                        | Architekten-Abtheilung . . . . .   | 12 2   |
| „ „                           | Ingenieur- „ . . . . .             | 29 5   |
| „ „                           | Mechanischen „ . . . . .           | 35 4   |
| „ „                           | Chemischen „ . . . . .             | 49 2   |
| „ „                           | Landwirthschaftlichen Abtheilung . | 20 2   |
| „ „                           | Handels-Abtheilung . . . . .       | 68 1   |
|                               |                                    | <hr/>  |
|                               |                                    | 213 16 |

229

Die Bibliothek ist im verflossenen Jahr um 400 neue Werke gewachsen und enthält jetzt 17,800 Werke in 48,000 Bänden.

Das Reserve- und Betriebscapital des Instituts betrug am 1. Juli 1903 . . . . . 40,965 R. 67 K.

Dasselbe hat sich im Laufe des Jahres 1903/1904 vermehrt um . . . . . 4,841 „ 85 „  
und betrug am 1. Juli 1904 . . . . . 45,807 R. 52 K.

Stipendien resp. Freistellen an unbemittelte Studierende sind aus den Stipendienstiftungen im Ganzen für den Betrag von 4485 Rbl., ferner Kronsstipendien im Betrage von 5000 Rbl. (für 2 Semester) gewährt worden.

#### 75. Die Bolderaasche Volksschule.

Die auf Grundlage des Generalversammlungsbeschlusses der Kaufmannschaft vom 6. November 1875 vom Börsen-Comité mit 500 Rbl. jährlich subventionirte Bolderaasche Volksschule wurde im Jahre 1904 von 47 Mädchen und 31 Knaben, zusammen von 78 Kindern (gegen 82 im Vorjahre) besucht.

#### 76. Die Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins.

Am 11. December 1903 sub Nr. 33 hatte sich der Vorstand der Rigaschen Gewerbeschule an den Börsen-Comité mit dem Gesuche um Weiterbewilligung der Subvention für die Gewerbeschule pro 1904 im Betrage von 3000 Rbl. gewandt.

Nach Beprüfung dieses Gesuches hat der Börsen-Comité, in Anerkennung der wesentlichen Bedeutung der Rigaschen Gewerbeschule für die örtliche Fabrikindustrie, und um die Existenz der Schule, die von 930 Schülern (900 im Vorjahre) darunter einer grösseren Anzahl von Fabrikslehrlingen (423) besucht wird, nicht zu gefährden, beschlossen, das obige Gesuch des Vorstandes des Rigaschen Gewerbevereins bei der Generalversammlung des Börsenvereins zu befürworten.

In Folge des erwähnten Antrages des Börsen-Comités hat die Generalversammlung des Börsenvereins vom 27. Februar 1904 sodann die erbetene Subvention für die Gewerbeschule des Rigaschen Gewerbevereins pro 1904 mit 3000 Rbl. genehmigt.

#### 77. Commerzschule des Rigaschen Börsenvereins.

Das abgelaufene Kalenderjahr, d. h. das zweite Halbjahr des dritten und erste Halbjahr des vierten Schuljahres des Bestehens der Rigaer Commerzschule, ist, gleich den den Vorjahren, im Innern der stillen pädagogischen Thätigkeit und der organischen Fortentwicklung, nach



Aussen der energischen Arbeit am weiteren Ausbau der Schule durch Errichtung eines möglichst guten Schulhauses gewidmet gewesen.

An hingebender, selbstloser Arbeit hat es hiebei nicht gefehlt. Der Verwaltungsrath versammelte sich zu 22 Sitzungen, um die laufenden allgemeinen Schulangelegenheiten, sowie die den Neubau des Schulhauses betreffenden Angelegenheiten zu erörtern und zu entscheiden. Ausserdem waren einzelne Glieder des Verwaltungsraths in zahlreichen Commissionen thätig, meist mit Hinzuziehung von Experten, um einzelne Theile des Baues oder der inneren Einrichtung zu erwägen oder zu beprüfen, so z. B. die Einrichtung der Centralheizung und Ventilation, die electriche Beleuchtung, die Wasserleitungsanlagen, den Fussbodenbelag, die Ausstattung der Aula, die Ausschmückung durch Glasmalereien u. a. m. Diese Commissionen haben in zahlreichen, oft langdauernden Sitzungen Projecte und Kostenanschläge begutachtet und dem Verwaltungsrathe das Ergebniss ihrer Berathungen unterbreitet.

Aus dem Verwaltungsrath schied im April 1904 Herr Max von Heimann, und an seine Stelle wurde vom Börsen-Comité der Kaufmann I. Gilde W. Reimers gewählt und vom Gehilfen des Finanzministers am 3. Juli 1904 in diesem Amte bestätigt. An Stelle des Herrn W. Reimers wurde der Kaufmann I. Gilde Aeltester Wilhelm Kerkovius zum Suppleanten gewählt und gleichfalls am 3. Juli 1904 bestätigt. Am 15. October starb das Glied des Verwaltungsraths Aeltester Fr. Lorch, an seine Stelle trat durch Wahl des Börsen-Comités der bisherige Suppleant Aeltester W. Kerkovius und an des letzteren Stelle, als Suppleant, Dr. R. Erhardt.

Im Lehrercollegium traten folgende Veränderungen ein: Der bereits im October 1903 zum Inspector erwählte Oberlehrer der Mathematik an der Libauer Stadt-Realschule Staatsrath Friedrich Demme trat, nach erfolgter Bestätigung, sein Amt an der Commerzschule im Februar 1904 an. Zum zweiten etatmässigen Lehrer der deutschen Sprache wurde der Lehrer an der Warschauer Commerzschule Collegien-assessor Arvid Unverbau erwählt und vom 1. Juli 1904 ab im Amte bestätigt. Zum zweiten etatmässigen Lehrer der russischen Sprache der Lehrer an der Libauer Stadt-Realschule Adrian Pawlowitsch Mosakowski erwählt und vom 1. September 1904 ab in diesem Amte bestätigt. Ferner, der Ingenieur-Technologe Wolfgang Wachsmuth als Lehrer der Chemie und Waarenkunde, einstweilen miethweise, vom 1. Juli 1904 ab angestellt. Endlich wurden im etatmässigen Dienste an der Rigaer Commerzschule bestätigt die bisher miethweise angestellten Lehrer: der Religion evang.-lutherischer Confession W. Huhn, der französischen Sprache A. Meillereux, beide vom 18. October 1903, der Lehrer der Mathematik R. Meder vom 3. November 1903 und der Lehrer der Naturbeschreibung und Physik W. F. Teluchin vom 1. Juli 1904.

Darnach besteht zur Zeit das Lehrercollegium, ausser dem Director und Inspector, aus 10 etatmässigen und 6 miethweise angestellten Lehrern.

Im August wurde die VI. Classe und bei der I. Classe eine Parallelclassen eröffnet, so dass zur Zeit an der Commerzschule 7 Normalclassen und eine Vorbereitungsclassen bestehen, die insgesamt von 262 Schülern besucht werden.

Der Unterricht währte vom 7. Januar bis zum 3. Juni, sowie vom 1. September bis zum 20. December, so dass im Ganzen an 194 Tagen unterrichtet wurde.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten über Thätigkeit und Bestand der Schule sei auf den, sämmtlichen Gliedern des Börsenvereins zugestellten III. Jahresbericht des Directors verwiesen.

Was den Fortgang der Bauarbeiten am Neubau der Commerzschule anbetrifft, so ist darüber zu berichten, dass noch im Herbst 1903 das Schieferdach und die Betondecken vollendet worden waren und noch während des Winters die Anlagen der Centralheizung und Ventilation fertiggestellt wurden. Aber ein ungewöhnlich kaltes Frühjahr zwang den Beginn der Putzarbeiten an Decken und Wänden bis Mitte April hinauszuschieben und veranlasste dadurch natürlich eine Verzögerung aller übrigen Arbeiten. Auf das für die Bauarbeiten höchst ungünstige Frühjahr folgte ein unfreundlicher, nasskalter Sommer, der nur wenige sonnige Tage zählte. So konnten denn infolge des langsamen Trocknens aller Mauer- und Stucktheile die übrigen Arbeiten im Innern des Hauses nicht in dem gewünschten Tempo fortschreiten. Hiezu kamen mancherlei störende Zwischenfälle, wie sie bei einem mit so vielen Neuerungen ausgestatteten Monumental, wie die Commerzschule, wohl kaum zu vermeiden sein dürften, so dass der ursprüngliche Plan, bereits im Sommer den Neubau beziehen und im September in demselben den Unterricht zu beginnen, aufgegeben werden musste.

In der Aussicht auf den Umzug in das neue Schulhaus zum Beginn des neuen Schuljahrs war der Anfang des Unterrichts auf den 1. September anberaumt und die Eröffnung einer Parallelabtheilung der ersten Classe vorbereitet worden. Da naturgemäss die sechste Classe hinzukam, so wurden zwei neue Classenzimmer nötig, die in den beiden unteren Etagen des provisorischen Schulhauses aber nicht mehr vorhanden waren. Deshalb konnte zeitweilig nur dadurch Raum geschaffen werden, dass der Director seine im zweiten Stock belegene Wohnung räumte, in welcher dann zwei Classen (die fünfte und sechste) placirt und ausserdem ein Recreationszimmer nebst Garderobe für die beiden Classen eingerichtet wurden. Diese provisorische Erweiterung des Schullocals half zwar über den augenblicklichen Nothstand hinweg, war aber mit nicht wenigen Uebelständen behaftet. So machte sich



besonders der Mangel an Luft und Licht unangenehm fühlbar, und die Unmöglichkeit, den Unterricht der Physik, Chemie und Waarenkunde durch Experimente zu veranschaulichen, konnte nicht ohne Nachtheil auf die Kenntnisse und Fortschritte in diesen Fächern bleiben.

Im Spätherbste wurde dann endlich der Bau soweit gefördert, dass im November das Amtshaus bezogen und während der Weihnachtsfeiertage das gesammte Inventar der Schule in den Neubau übergeführt werden konnte. Der Unterricht im neuen Schulhause begann sodann am 7. Januar 1905.

Zu einem sehr hervorragenden Schmucke gelangte der Neubau der Commerzschule durch die Glasmalereien im Treppenhouse und in der Aula. für die die Generalversammlung des Börsenvereinsam einen Extracredit bis zum Betrage von 6000 Rbl. bewilligte. Bei einer Concurrenz mit mehreren ausländischen Firmen wurde den Entwürfen des hiesigen Künstlers E. Tode der Vorzug gegeben und dem letzteren die Ausführung der Glasmalereien übertragen. Zu erwähnen wäre endlich noch, dass es, Dank dem Entgegenkommen des Finnzministeriums, gelang, den grössten Theil der Einrichtung der physikalischen und chemischen Cabinette und Laboratorien zollfrei aus dem Auslande zu erhalten und diese somit ganz besonders reich und gediegen auszustatten

## XVIII. 78. Darbringungen zu wohlthätigen Zwecken.

Ausser den budgetmässigen Unterstützungen verschiedener Vereine und Personen, sind im Berichtsjahre aus den Mitteln des Börsenvereins unter anderen noch folgende Darbringungen bewilligt worden:

Von den im Laufe des Jahres 1904 eingegangenen Strafgeldern für verspätetes Erscheinen auf der Börse wurde der Betrag von 1694 Rbl. zur Versorgung hiesiger Armen mit Brennholz verwandt. Von dieser Summe sind 800 Rbl. dem städtischen Armenamte und 800 Rbl. dem Verein gegen den Bettel überwiesen worden, während 94 Rbl. an verschämte Arme verabfolgt wurden.

In Folge eines im Regierungsanzeiger veröffentlichten Aufrufs Ihrer Majestät der Kaiserin Maria Feodorowna hat die Börsenkaufmannschaft gemäss dem Generalversammlungsbeschlusse vom 2. Februar dem Rigaer Curatorium der Schwestern des Rothen Kreuzes, zur Anrüstung eines Feldlazareths für 20 Offiziere und 80 Soldaten, die Summe von 25,000 Rbl. bewilligt.

Ferner wurden dem örtlichen temporären Comité zur Sammlung von Spenden für die Krieger im Fernen Osten 300 Rbl. angewiesen.

Zum Andenken an das freudige Ereigniss der Geburt eines Thronfolgers stiftete die Generalversammlung der Börsenkaufmannschaft am 17. August, zwecks Verstärkung der Mittel der Krönungsstiftung, die sich im Laufe der Jahre als durchaus unzureichend erwiesen hatten, ein Capital von 50,000 Rbl. auf den Namen Seiner Kaiserlichen Hoheit des Grossfürsten-Thronfolgers Alexei Nikolajewitsch und auf denselben Namen ein Capital von 25,000 Rbl. zur Verstärkung der Mittel des Hilfsvereins der Handlungscommis in Riga, mit der Bestimmung, dass die Zinsen dieser Capitalien zu Unterstützungen an verarmte und erwerbsunfähige Glieder der Börsenkaufmannschaft und deren Wittwen und Waisen, resp. an hilfsbedürftige Handlungscommis verwandt werden.

Schliesslich hat der Börsen-Comité dem Rigaschen Hilfsverein weiblicher Angestellten in kaufmännischen Geschäften eine jährliche Subvention im Betrage von 100 Rbl. bewilligt und ausserdem durch einmalige Beiträge und Collecten verschiedene hiesige Wohlthätigkeitsanstalten unterstützt.

## **XIX. Handelsstatistik, Börsenblatt, Industriezeitung und Handelsarchiv.**

### **79. Handelsstatistik.**

Von der handelsstatistischen Section des Rigaer Börsen-Comités wurde im April des Berichtsjahres die II. Abtheilung des 37. Jahrganges der „Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels“, die den Handelsverkehr Rigas auf den Eisenbahnen im Jahre 1902 umfasst, veröffentlicht. Es folgte sodann zu Beginn des Mai die Herausgabe des sogenannten kurzen Jahresberichts über den Handel Rigas im Jahre 1903, der eine stattliche Broschüre von ca. 160 Druckseiten darstellt und im Heft II des einunddreissigsten Jahrgangs (1904) des Rigaer Handels-Archivs Aufnahme gefunden hat. Ferner wurden im Juni resp. August die russischen Ausgaben der I. und II. Abtheilung des 37. Jahrgangs der Beiträge (Rigas Handelsverkehr auf den Wasserwegen und den Eisenbahnen im Jahre 1902) publicirt. Endlich erschien im November des Berichtsjahres die I. Abtheilung des 38. Jahrganges der Beiträge, die den Handelsverkehr Rigas auf den Wasserwegen im Jahre 1903 behandelt.

Ausser diesen capitalen Werken hat das handelsstatistische Bureau noch folgende, im „Rigaer Börsenblatt“ publicirte, theils sehr umfangreiche und zeitraubende statistische Arbeiten fertiggestellt:

a. Fortlaufend während des ganzen Jahres: Die sogenannte Exportliste, die für das „Rigaer Börsenblatt“, nach Mass-



gabe des vom Zollamt gelieferten Materials, angefertigt wird. Leider erscheint diese Liste, infolge der nicht rechtzeitigen Vorstellung der Duplicate der Ladedocumente seitens eines Theiles der Exporthandel treibenden Kaufmannschaft sehr spät, oft mit mehr als einem Monat Verspätung, während früher, als noch das Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben diese Daten lieferte, wöchentliche Exportlisten zur Veröffentlichung gelangen konnten. Die im Börsenblatt erscheinende Exportliste enthält Daten über den Waarenexport der einzelnen Firmen mit jedem einzelnen ausgegangenen Schiff;

b. täglich: Auszüge aus der „Hamburgischen Börsen-Halle“, den Seeverkehr Rigas mit den ausländischen Häfen betreffend;

c. monatlich: 1) Uebersichten über alle zur See exportirten Waaren im Vergleich mit dem Vorjahr;

2) Die wesentlichsten Artikel des Exports in vergleichenden, je 5 Jahre umfassenden Gegenüberstellungen; und

3) die wesentlichsten Artikel des Seeimports in vergleichenden, je 5 Jahre umfassenden Gegenüberstellungen und die eingekommenen Schiffe in vergleichenden, je 5 Jahre umfassenden Gegenüberstellungen;

d. vierteljährlich: Uebersicht über den russischen Flachs- und Hanfexport über Wirballen mit Angabe der wichtigsten russischen Versandstationen in vergleichenden je 4 Jahre umfassenden Gegenüberstellungen und

e. jährlich: Der Werth des Seeexports der einzelnen Rigaer Handelsfirmen, sowie das systematische Inhaltsverzeichniss des „Rigaer Börsenblattes.“

Endlich hat das Handelsstatistische Bureau für den Börsen-Comité statistische Arbeiten (darunter mehrere sehr umfangreiche) angefertigt, sowie einer ganzen Reihe von Institutionen und Privatpersonen statistische Auskünfte geliefert.

## 80. Das „Rigaer Börsenblatt“.

Von grosser Bedeutung für das Börsenblatt war die im Berichtsjahre erfolgte Erweiterung der telegraphischen Berichterstattung über die Marktlage zahlreicher, den Handel Rigas interessirender Artikel auf den ausländischen und innerrussischen Börsen, was der vom Börsen-Comité mit der Telegraphen-Agentur des Finanzministeriums (St. Petersburger Telegraphen-Agentur) zu Ende des Jahres 1903 abgeschlossenen Vereinbarung zuzuschreiben ist.

## 81. Die Industrie-Zeitung.

Die in erster Reihe den Interessen der Fabrikindustrie Rechnung tragende und dem Handel, sowie der Schifffahrt im Allgemeinen dienende „Industrie-Zeitung“ ist auch im Berichtsjahre vom Börsen-Comité mit dem Betrage von 1200 Rbl. subventionirt worden.

## 82. Handels-Archiv.

Der 31. Jahrgang des Rigaschen Handelsarchivs ist im Jahre 1904 in 2 Heften erschienen, die folgenden Inhalt haben:

### Heft I.

1) Jahresbericht des Rigaer Börsen-Comités über die von demselben im Interesse des Handels und der Schifffahrt im Jahre 1903 entwickelte Thätigkeit;

2) Verzeichniss der Glieder des Rigaer Börsen - Vereins im Februar 1904;

3) Ortstatuten für Dampfbaggermaschinen, die in den Grenzen des Rigaschen Hafens arbeiten;

4) Reglement über Mechaniker auf Seefahrzeugen der Handelsflotte;

5) Allerhöchst am 10. Juni 1903 bestätigtes Gutachten des Reichsraths, betreffend die Bestätigung des Etats der Oberverwaltung für Handelsschifffahrt und Häfen;

6) Regeln für die Auslieferung von Frachtgütern auf den Geleisen, der Riga-Oreler Eisenbahn bei privaten Speichern und Lagerräumen die im Ambarenviertel bei der ehemaligen Rigaschen Güterstation (Rothe Speicher) und bei den Güterplattformen derselben Station (Riga I) und des städtischen Elevators belegen sind;

7) Plan des Rigaer Eisenbahnhafens (dritte Bauperiode).

### Heft II.

1) Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1903 (herausgegeben von der handelsstatistischen Section des Rigaer Börsen-Comités);

2) Rechenschaftsbericht der Actien-Gesellschaft der Central-Waaren-Depôts in Riga pro 1903;

3) Verzeichniss der Rigaer See- und Fluss-Schiffe pro 1904.

## XX. 83. Chronik.

Am 3. April sandte der Rigaer Börsen-Comité Beileidstelegramme an die Offiziere des „Jermak“ und an die Wittve des mit dem „Petro-pawlowsk“ untergegangenen ehemaligen Commandeur des „Jermak“ Capitain zur See Wassiljew, der durch seine Tüchtigkeit und persönliche Liebenswürdigkeit sich viele Freunde in der Rigaschen Kaufmannschaft erworben hatte.

Am 5. März wurden auf der Generalversammlung der Börsen-Kaufmannschaft zu Directoren der Börsenbank wiedergewählt die Herren: Ch. Drishaus, Generalconsul M. Lübeck und Commerzienrath N. Fenger; zu Substituten wiedergewählt: W. Vajen, Alex. Mentzendorff, H. Kehr-hahn, W. Beyermann, W. Jeftanowitsch, Fr. Lorch und A. Augsburg.



Am 12. März wurden auf der Generalversammlung der Kaufmannschaft zu Gliedern des Börsen-Comités wiedergewählt die Herren: Generalconsul M. Lübeck und H. Kehrhabn. An Stelle des eine Wiederwahl ablehnenden Herrn Max von Heimann wurde Herr Dr. W. Jeftanowitsch erwählt. Zu Suppleanten wurden erwählt die Herren: W. Beyermann, A. Augsburg, W. O. v. Sengbusch, H. Vockrodt und Eugen Schwartz.

Am 18. März wurden auf der Sitzung des Börsen-Comités wiedergewählt: Herr Generalconsul M. Lübeck zum Präses, Herr Aeltester M. Pannewitz zum Vice-Präses, Herr Generalconsul C. A. Helmsing, Vice-Consul And. Larsson und J. Vogelsang zu Börsen-Aeltesten, die Herren Ch. Drishaus und Aeltester R. Braun zu Suppleanten des Verwaltungsausschusses.

Am 23. Mai traf der Ober-Dirigirende der Handelsschiffahrt Seine Kaiserliche Hoheit der Grossfürst Alexander Michailowitsch in Riga ein und empfing im Schlosse eine aus dem Präses Generalconsul M. Lübeck, dem Canzellei-Director Staatsrath N. v. Cramer und dem Ingenieur O. Fleischer bestehende Deputation des Börsen-Comités in Hafen-Angelegenheiten.

Am 1. Juni feierte sein 25-jähriges Dienstjubiläum der Buchhalter des Rigaer Börsen-Comités W. Thies, der sich durch seine gewissenhafte Thätigkeit die vollste Anerkennung des Börsen-Comités erworben hat.

Am 18. Juni verstarb ein der thätigsten Glieder der Rigaschen Kaufmannschaft Axel Caroe, der um den Exporthandel Rigas und die Entwicklung unserer Handelsschiffahrt sich grosse Verdienste erworben hat.

Am 1. Juli feierte sein 25-jähriges Dienstjubiläum der langjährige Lehrer der <sup>2</sup>Rigaer Navigationsschule J. Götz.

Am 11. August wohnten der Taufe Seiner Kaiserlichen Hoheit des Grossfürsten-Thronfolgers Alexei Nikolajewitsch bei als Vertreter der Rigaschen Börsen-Kaufmannschaft Herr Generalconsul M. Lübeck und Herr Ch. Drishaus.

Am 16. August erhielt der Präses des Börsen-Comités ein Telegramm des Finanzministers, durch welches ihm mitgetheilt wurde, dass Seine Majestät der Herr und Kaiser zu befehlen geruht habe, der Rigaschen Kaufmannschaft für ihre Glückwünsche zur Geburt des Thronfolgers zu danken.

Am 17. August beschloss die Börsen-Kaufmannschaft zur Erinnerung an die im ganzen Reiche freudig begrüßte Geburt eines Thronfolgers ein Kapital im Betrage von 50,000 Rubel zur Verstärkung der Krönungstiftung und ein zweites Kapital im Betrage von 25,000 Rubel zum Besten des Hilfsvereins der Handlungs-Commis zu stiften und darum nachzusuchen, dass den beiden Stiftungen der Name

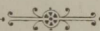
des Grossfürsten-Thronfolgers Alexei Nikolajewitsch zugeeignet werden dürfte. Die Allerhöchste Genehmigung erfolgte am 9. September.

Am 1. October konnte der Ingenieur O. Kohlase auf eine 25-jährige fruchtbare Thätigkeit als Lehrer der Rigaschen Navigationsschule zurückblicken.

Am 15. October verschied der Kaufmann Fr. Lorch, der seit Begründung der Commerzschule des Börsen-Comités derselben als Mitglied des Verwaltungs-Rathes angehört hatte.

Am 2 November erfolgte die Eröffnung der reorganisirten Navigationsschule, die jetzt den Namen „Rigaer Seemannsschule für weite Fahrten“ trägt.

Der Rigaer Börsen-Verein hat im Laufe des Jahres 1904 durch den Tod folgende Mitglieder verloren: Alfred Burmeister, Georg Fahr-  
bach, Axel Caroe, Heinr. Höpker, Stepan Klimow, Friedrich Lorch und Henry Thoms.





## Glieder des Rigaer Börsenvereins im Januar 1905.

Herren: A. Aksjonow:

*Alex. Aksjonow*

Th. Angelbeck & Co.:

*Joh. Carl Friedr.  
Hartmann*

Wold. Angelbeck & Co.:

*Joh. Friedr. David  
Hartmann*

A. Augsburg:

*Alex. Const. Augsburg*

A. Ballod:

*Andreas Ballod*

W. Basse:

*Richard W. Basse  
Eugen F. H. Burchard*

Adalbert G. Berg:

*Willh. Heinr. Martin  
Reimers*

Alexander Bergbohm:

*Alex. Bergbohm*

V. Bergbohm:

*Valentin Bergbohm*

Alex. Bergengrün Succ.:

*Ed. Krause  
Karl Zelmin*

Herren: R. Bierich:

*Rob. Willh. Bierich*

Oscar Bockslaff:

*Carl Aug. Beck*

P. Bornholdt & Co.:

*Niels Peter Bornholdt*

Rob. Braun & Co.:

*Peter Rob. Ferd. Braun  
Alfred Carl Braun*

Bredesen & Co.:

*Otto Berzelius Bredesen*

H. A. Brieger:

*Florentin Brieger  
Wilhelm Brieger*

Bruns & Co.:

*Joh. Friedr. Rohloff*

H. Brüggemann:

*Heinr. Georg Brügge-  
mann*

Eugen Burchard:

*Matth. Ferd. Eug.  
Burchard*

Herren: J. Burchard:

*Jul. Emil Alfr.*  
*Burchard*

Alf. Th. Busch:

*Theodor Wm. Adolf*  
*Busch*

H. H. M. Carlile:

*Hugh Heinr. Maximilian*  
*Carlile*

August Dombrowsky:

*Aug. Nic. Dombrowsky*  
*Carl Plath*

W. Eickert:

*Julius Vogelsang*

J. Th. Fehrmann:

*Julius Fehrmann*

J. G. Fahrbach:

*Georg Friedr. Fahrbach*

Gebr. Fränkel:

*Rob. Carl Fränkel*  
*Wold. Gottl. Fränkel*

Frisk & Co., G. Dittmar's

*Nachf.:*  
*Carl Axel Th. Frisk*

Goldschmidt & Co.:

*Charles Drishaus*

Julius Göschel:

*Carl Andreas Göschel*

Alfred Hackelberg:

*Alfred Otto Hackelberg*

Herren: R. John Hafferberg:

*Jacob Erhardt*  
*Rob. Joh. Aug. Erhardt*

Conrad Hallgren:

*Johann Hensel*

Oscar Hartmann:

*Wm. Ludwig Oscar*  
*Hartmann*

Const. Hausmann:

*Const. Ed. Hausmann.*

v. Heimann & Co:

*Max W. A. v. Heimann*

Helmsing & Grimm:

*Carl Alex. Helmsing*

C. W. Hesse:

*Carl Woldemar Hesse*

J. A. Herskind:

*J. A. L. Herskind*

H. E. Hoffmann:

*Herm. Ed. Hoffmann*

J. Hoffmann

*Meinhard Alfred Dultz*

M. Höflinger & Co., I. Superphosphatfabrik, Mühlgraben:

*Rud. Schmits*

N. Ch. Hviiid:

*Niels Christian Hviiid*

Jäger & Co.:

*Rud. Herm. Tode*



Herren: J. Jaksch & Co.:

*Oskar Aug. Joh. Jaksch*  
*Alfred Johannes Jaksch*

Edgar Jansen:

*Edgar Jansen*

Gebr. Jeftanowitsch:

*W. Jeftanowitsch*

J. Iwanow, vorm. A.

Bulatkin:

*Iwan Nic. Iwanow*

Gebrüder Kamarin:

*Nicolai Pawlowitsch*  
*Kamarin*

Kerkovius & Co:

*Wilh. Ludw. Kerkovius*

W. Kleinberg:

*Sylvester Hugo Rehsche*

J. C. Koch:

*Edgar Koch*

A. Kriegsmann & Co.:

*Nikolai Fenger*

Gebrüder Kross:

*James Kross*  
*Gaston Kross*

A. v. Kuhlberg:

*Arthur v. Kuhlberg*

N. Kymmel:

*N. Kymmel*

Herren: H. Laerum:

*Henrik Laerum*

Ed. R. Lange:

*Carl Ludw. Wold. Lange*

A. Larsson:

*Anders Larsson*

John Laurentz:

*Friedr. Rich. Laurentz*  
*Magnus Georg Pan-*  
*newitz*

Max Levy:

*Max Levy*

Gordian Carl Lomani

Louis Lundmann & Co.:

*Alfred Friedrich Drews*

M. Lübeck & Co.:

*Moritz Theod. Lübeck*

F. Lüth:

*Joh. Chr. Friedr. Lüth*

Edgar Lyra & Co.:

*Eugen Schwartz*

Richard Lyra:

*Rich. Ferd. Max Lyra*

Leonhard Maag:

*Paul Schabert*

F. E. Meier & Co.:

*Adolf Alex. Dobbert*

Herren: Meltzer & Co.:

*Nikolai Alex. Meltzer*

August Mentzendorff:

*Victor E. Mentzendorff*

J. A. Mentzendorff & Co.:

*Alex. Burchard Mentzen-*  
*dorff*

*Heinr. Wilh. Mentzen-*  
*dorff*

Mentzendorff & Felser:

*Robert August Mentzen-*  
*dorff*

*Max Felser*

W. Meslin:

*Wold. Gustav Meslin*

Ferdinand Meyer & Co.:

*Ferdinand Meyer.*

Hugo Herm. Meyer:

*Hugo Herm. Meyer*

L. F. Meyer:

*Ferdinand Ludw. Meyer*

Henry Müller:

*Henry James Müller*

Jul. R. Müller:

*Jul. Müller*

Mündel & Co.:

*Carl Wilh. Mündel*

*Aug. Joh. Carl Mündel*

Rob. Niemann:

*Aug. Gust. Joh. Hern-*  
*marck*

Paul Oberg:

*Paul Oberg*

Herren: A. Oehlrich & Co..

*Friedr. Reinh. Kirstein*

Petersohn & Reimann:

*Andreas Petersohn*

*Hugo Reimann*

Nicolai Alex. Pletnikow:

*Nicolai Alex. Pletnikow*

Th. Pychlau:

*Wilh. Oskar v. Seng-*  
*busch*

*Aurel Peter Grade*

*Alex. G. v. Sengbusch*

P. Rauert:

*Paul Rauert*

Reim & Goetz:

*Ferdinand Reim*

Rigaer Telephon-Gesell-  
schaft:

*Edgar v. Rücker*

Rings & Specht:

*Justus Specht*

*Robert Rings*

H. Law Robinson & Co.:

*Henry Law Robinson*

*Georg Stein*

Wm. Ruetz & Co.:

*Carl Patric Ruetz*

A. G. Ruhtenberg:

*Alex. Gustav Ruhten-*  
*berg sen.*

*Gustav Ruhtenberg*

*Tobias Fried. Ruhten-*  
*berg*

*Max Adolf Ruhtenberg*



Herren: E. H. Rustad:

*Erik Hansen Rustad*

John Rücker & Co.:

*Alex. Heinr. Hoberg*

Richard Rys:

*Rich. Franz Rys*

Schaaf, Wolzonn & Co.:

*Woldemar Wolzonn.*

L. Schalit:

*L. M. Schalit*

Alex. Schepeler:

*Alexander Schepeler*

A. Schiemann:

*Alex. Heinr. Schiemann*

J. A. Schmidt & Co.:

*Carl Peter Alex. Reichenecker*

Georg Schneider:

*Georg Schneider*

R. Schneider:

*Paul Schneider*

G. E. Schoepff:

*Gustav Schoepff*

Georg W. Schroeder:

*Georg Wilh. Schroeder*

G. F. Schultz:

*Alex. Hugo Goetz*

Alex. Schwartz Söhne:

*Eug. Schwartz*

*Paul Alex. Schwartz*

Gustav Schwartz & Co.:

*Paul Meyer*

Herren: D. Schwarzbort:

*David Mowschowitz*

*Schwarzbort*

A. Sellmer:

*Arved Sellmer*

*Wilh. Eugen Beyermann*

A. G. Sengbusch & Co.:

*Carl Gustav v. Sengbusch*

Rud. W. Seuberlich:

*Rud. W. Seuberlich*

James Siering & Co.:

*James Fr. Wilh. Siering*

A. Stancke & Co.:

*Alex. Alfred Stancke*

Starr & Co.:

*Arthur Weiss*

Herm. Stieda:

*Joh. Herm. Raphael*

*Stieda*

*Jacob Ferd. Cantini*

Paul Stolterfoht:

*Aug. Carl Paul Stolterfoht*

Stolberg & Burchard:

*Aug. B. M. Nagel*

*John Skribanowitz*

Carl Strauss:

*Carl Strauss.*

C. Stritzky:

*Christian Carl Christoph v. Stritzky*

Herren : Georg Thalheim :

*Elisabeth Thalheim,  
geb. Rosenthal*

A. Trampedach :

*Rud. Th. Kerkovius  
Carl Fr. Heinr. Kehr-  
hahn*

Aug. Trautmann :

*Carl Heinr. Jaacks*

Wm. Vajen & Co. :

*Wilh. Heinr. Vajen*

Hugo Alex. Vockrodt

H. v. Westermann :

*Herm. v. Westermann*

Herren : A. Wirckau :

*Ferd. Christian Wirckau*

Leo Wissor :

*Ludwig Elias Büjanhoff*

Wittkowsky, Querfeldt  
& Co. :

*J. M. Heinrich Treyer*

A. Wolfschmidt :

*Albert Ernst Wolf-  
schmidt.*

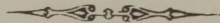
Ed. Zehder :

*Eduard Zehder*

Zelm & Böhm :

*Joh. Friedr. Paul  
Böhm*

*Joh. Friedr. Zelm*





# Ortsstatut

über die

## Organisation der Wohleinrichtung des Holzhafens und über die Flössung von Holzmaterialien innerhalb der Grenzen des Rigaschen Hafens,

bestätigt am 20. und 28. October und 9., 17., 23. und 29. November 1904  
von der Rigaschen Behörde für Hafenangelegenheiten in Gemässheit der  
Art. 17 und 32 der Verordnung über die örtliche Verwaltung der See-  
handelshäfen und von mir erlassen auf Grundlage des Art. 43 derselben  
Verordnung in der durch Art. 424, Bd. 2 des Codex der Reichsgesetze,  
Ausg. v. J. 1892, festgesetzten Ordnung.\*)

### Wohleinrichtung des Holzhafens.

#### a. Herstellung temporärer Pfahlreihen quer durch den Fluss.

§ 1. Auf der Strecke der Düna, zwischen der Eisenbahnbrücke  
und dem Gute Jungfernhof, werden alljährlich auf Kosten der Haupt-  
Verwaltung für Handelsschifffahrt und Häfen drei temporäre, quer durch  
den Fluss gehende Pfahlreihen, unter der technischen Aufsicht des Chefs  
der Rigaer Hafenbauten hergestellt.

§ 2. Die erste, unterste, Pfahlreihe wird zwischen dem unteren  
Ende von Swirgsdenholm und dem Hasenholm, die zweite, mittlere —  
zwischen den oberen Enden von Grafenholm (Grapenholm) und Grünholm  
(Muischenholm) und die dritte, obere, Pfahlreihe — beim Gute Jungfern-  
hof errichtet.

§ 3. Die unterste und mittlere Pfahlreihe müssen unverzüglich  
nach Befreiung des Flusses vom Eise, die obere im Laufe von 2—3  
Wochen nach Aufgehen des Flusses hergestellt werden.

Anmerkung: Der Zeitpunkt für die Inangriffnahme der  
Arbeiten zur Errichtung der Pfahlreihen wird vom Hafenchef  
im Einvernehmen mit dem Chef der Rigaschen Hafenbauten  
bestimmt.

---

\*) Livl. Gouv.-Ztg. №№ 136 und 140 v. J. 1904.

b. Herstellung temporärer Anbindevorrichtungen für die Holzflösse.

§ 4. Die Herstellung von temporären, zur allgemeinen Benutzung bestimmten Anbindevorrichtungen für die Flösse wird von der Behörde für Hafenangelegenheiten sowohl den Besitzern und Pächtern von Landparzellen, welche an die Holme und Ufer der im Rayon des Rigaschen Holzhafens befindlichen Wasserflächen angrenzen, sowie auch anderen Privatpersonen gestattet.

§ 5. Personen, welche die Genehmigung zur Herstellung der oben erwähnten Anbindevorrichtungen und zum Einrammen von Pfählen zu erhalten wünschen, müssen ihre Gesuche alljährlich nicht später als am 15. Januar bei der Hafenverwaltung einreichen.

§ 6. Auf denjenigen Theilstrecken des Holzhafens, für welche sich rechtzeitig keine Personen zur Herstellung von Anbindevorrichtungen und zum Einrammen von Pfählen finden sollten, wird die Herstellung solcher temporären Vorrichtungen auf Anordnung des Hafenchefs im Einvernehmen mit dem Chef der Rigaschen Hafenbauten ausgeführt.

§ 7. Falls die Personen, welche von der Behörde für Hafen-Angelegenheiten die Genehmigung zum Einrammen von Anbindepfählen erhalten haben, die von ihnen übernommene Verpflichtung gar nicht erfüllen und die Arbeiten nicht im Laufe von drei Tagen, von dem im § 8 festgesetzten Termine ab, in Angriff nehmen sollten, so übernimmt der Chef des Rigaschen Hafens die Herstellung der temporären Anbindevorrichtungen im Bereiche des Holzhafens.

§ 8. Das Einrammen der Anbindepfähle hat sofort nach Befreiung des Flusses vom Eise und nicht später als beim Anlangen der ersten Flösse in Jungfernhof zu beginnen.

§ 9. Die Arbeiten beim Rammen der Anbindepfähle müssen mit solcher Berechnung ausgeführt werden dass es möglich sei im Durchschnitt nicht weniger als 500 Flösse pro Tag zu empfangen.

§ 10. Das Rammen der Anbindepfähle für den Holzhafen im Hauptarme der Düna muss zuerst, der Länge des Hafens nach, von beiden Ufern zur Mitte hin, auf einem Viertel der Breite des Hafens ausgeführt und erst, nachdem diese Arbeit beendet ist, das Rammen der Anbindepfähle auf der übrigen Breite des Hafens in Angriff genommen werden, wobei in der Mitte des Hafens das erforderliche Fahrwasser offen zu lassen ist.

Anmerkung. Dem Chef des Rigaschen Hafens und dem Chef der Rigaschen Hafenbauten wird das Recht eingeräumt, nach gegenseitiger Uebereinkunft, falls erforderlich, eine Abweichung von der durch diesen § für die Pfahlrammarbeiten festgesetzten Ordnung eintreten zu lassen.



§ 11. Die Aufsicht über die rechtzeitige und ordnungsmässige Herstellung aller temporären Anbindevorrichtungen, sowie die technische Ueberwachung der Ausführung dieser Arbeiten liegt dem Chef der Rigaschen Hafenbauten ob.

§ 12. Die mit dem Einrammen der Anbindepfähle verbundenen Arbeiten müssen ohne jede Betheiligung der Arbeiter der Unternehmer des Ankerneekenwesens ausgeführt werden.

§ 13. Für die Benutzung der Anbindepfähle wird von den Holzhändlern eine Zahlung gemäss der von der Behörde für Hafenangelegenheiten ausgearbeiteten und als Beilage zu diesem Ortsstatut publicirten Taxe erhoben.

§ 14. Die Errichtung von privaten Holzgärten in dem von der Stromschnelle Gladki bis zur Eisenbahnbrücke sich erstreckenden Rigaschen Holzhafen, wenn auch für Sägemühlen, ist ohne jedesmalige besondere Genehmigung der Behörde für Hafenangelegenheiten unbedingt unzulässig.

Anmerkung. Ebenso ist die Errichtung von Holzgärten auch unterhalb der Eisenbahnbrücke ohne Genehmigung der Behörde für Hafenangelegenheiten nicht gestattet.

c. Organisation des Empfanges, des Geleitens, der Befestigung und Einstellung der Flösse im Holzhafen.

§ 15. Die Bewerkstelligung des Empfanges, des Geleitens und Befestigens der Flösse im Rigaschen Holzhafen wird den Unternehmern des Ankerneekenwesens auf Grund der von der Behörde für Hafenangelegenheiten ausgearbeiteten Bedingungen übertragen.

Anmerkung. Unter Befestigen eines Flosses ist zu verstehen das Hineinführen des Flosses in den Holzgarten und die Befestigung desselben an Anbindepfählen entsprechend den Weisungen des Hafenchefs.

§ 16. Die Unternehmer des Ankerneekenwesens müssen alle erforderlichen Mittel in solcher Menge besitzen, dass täglich 800 Flösse empfangen und an Ort und Stelle im Holzhafen placirt werden können.

Anmerkung 1. Bei Unzulänglichkeit der Mittel zum Empfang von 800 Flössen pro Tag lässt der Hafenchef den Unternehmern des Ankerneekenwesens eine Aufforderung wegen Verstärkung der erwähnten Mittel zugehen und im Falle der Nichterfüllung dieser Aufforderung in der festgesetzten Frist, trifft derselbe Anordnung, dass Arbeiter und Dampfer für Rechnung des Salogs der Unternehmer des Ankerneekenwesens angemietet werden. Bei Abnahme der Flössung ertheilt der Hafenchef die Genehmigung zur Verringerung des Bestandes der Arbeitskräfte.

Anmerkung 2. Bei Eröffnung der Navigation haben die Unternehmer des Ankerneekenwesens der Hafenverwaltung sämtliche Apparate zum Holzflößen zur Besichtigung vorzustellen; wenn dieselben als tauglich befunden werden, so erteilt die Hafenverwaltung ihre Genehmigung und giebt den Ruderern (Ankerneeken) ein Abzeichen, das dieselben während der Ausübung ihrer amtlichen Obliegenheiten an der Mütze zu tragen verpflichtet sind. Die Böte der Unternehmer des Ankerneekenwesens müssen am Rande einen 3 Werschok breiten, rothen Streifen haben.

§ 17. Für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen beim Empfange, Geleiten und Befestigen der Flösse an den Bestimmungsplätzen, sowie auch für die durch Schuld der Unternehmer des Ankerneekenwesens den Holzhändlern verursachten Schäden verantworten die Unternehmer des Ankerneekenwesens mit ihrem ganzen Salog und dem Inventar.

Die Verantwortung der Unternehmer des Ankerneekenwesens mit ihrem Salog und dem Inventar besteht nur der Hafenverwaltung gegenüber, welche letztere anerkennen kann, dass für einen gewissen Schaden die Holzhändler auch aus dem Salog und dem Inventar entschädigt werden müssen, jedoch nicht unbedingt. Behufs Befriedigung solcher Prätionen der Holzhändler dagegen, die von der Hafenverwaltung nicht anerkannt sind, kann gegen die Unternehmer des Ankerneekenwesens in der üblichen civilrechtlichen Ordnung vorgegangen worden.

§ 18. Ohne Genehmigung der Hafenverwaltung und Zustimmung der Unternehmer des Ankerneekenwesens ist Niemand berechtigt, sich mit dem Empfange, dem Geleiten und Befestigen von Flößen im Rigaschen Holzhafen zu befassen.

§ 19. Die bei der Stromschnelle „Gladki“ angelangten Flösse werden den Flössern abgenommen und von den Unternehmern des Ankerneekenwesens in ihre vermögensrechtliche Verantwortung übernommen und durch den Hauptarm der „Trockenen Düna“ zu den Bestimmungsplätzen geflösst, falls dieselben zum Einstellen im Holzhafen bestimmt sind.

Die Flösse werden in den freien Holzgärten im Strom, seinen Armen und in den Nebenflüssen, angefangen von der Eisenbahnbrücke stromaufwärts bis zum Gute Jungfernhof und, nachdem diese Wasserfläche besetzt ist, von Jungfernhof bis zur Stromschnelle „Gladki“ an den betreffenden Anbindestellen befestigt.

Wenn aber die Flösse unterhalb der Eisenbahnbrücke befestigt werden sollen, so übergeben die Unternehmer des Ankerneekenwesens dieselben auf der Strecke zwischen der unteren Pfahlreihe und der Eisenbahnbrücke den freien Ankerneeken, welche diese Flösse in ihre volle Verantwortung übernehmen (für die Uebergabemanipulation wird ein Zeitraum von nicht mehr als 6 Arbeitsstunden festgesetzt).



Sollten auch die obenerwähnten Wasserflächen besetzt sein, so werden die neuankommenden Flösse durch den Holzhafen hindurchgelassen behufs Befestigung derselben im Stintsee, falls von der Eisenbahnbrücke bis zum Stintsee alle Holzgärten angefüllt sind.

Flösse, welche nach den unterhalb der Eisenbahnbrücke belegenen Plätzen gehen, werden, nach Empfangnahme derselben durch die freien Ankerneeken, von diesen zu den Bestimmungsplätzen hinabgeflösst und in den von den Holzeigenthümern bestimmten Holzgärten, gemäss den Weisungen der Hafenverwaltung, eingestellt.

Wenn Zeit- und Strömungsverhältnisse es gestatten, müssen die Flösse nach Gruppen der Besitzer in den von den letzteren angewiesenen Holzgärten befestigt werden. Im entgegengesetzten Falle geschieht dieses nur nach Maassgabe der Möglichkeit.

Wenn die heisse Arbeitszeit vorüber ist und wenn freie Plätze vorhanden sind, müssen die durch das Verschulden der Ankerneeken-unternehmer verstreuten Flösse von ihnen in jedem Falle für eigene Rechnung an einem Platze gesammelt werden.

Falls die Flösse im Laufe von drei Tagen von den Holzhändlern nicht in der gehörigen Ordnung eingestellt sind, so ist der Hafenchef berechtigt, entweder dem Holzeigenthümer die Frist für die Einstellung zu verlängern oder aber die Einstellung von sich aus bewerkstelligen zu lassen. Diese Einstellung der Flösse in der festgesetzten Frist kann durch freie Ankerneeken, nach gegenseitiger Uebereinkunft derselben mit den Holzhändlern, ausgeführt werden.

Die Unternehmer des Ankerneekenwesens und die freien Ankerneeken haben beim Empfange, Geleiten, Befestigen und Einstellen der Flösse im Holzhafen streng die Weisungen und Anordnungen der Hafenverwaltung zu befolgen.

§ 20. Falls Flösse, die im Holzhafen dauernd befestigt sind, stromabwärts behufs Verladung in Schiffe oder Einstellung in Holzgärten von Sägemühlen hinuntergeflösst werden müssen, so wird dieses Alles durch die freien Ankerneeken bewerkstelligt. In diesem Falle sind die freien Ankerneeken nicht berechtigt, die Flösse früher von der Stelle zu rühren, als bis die Holzhändler die Genehmigung der Hafenverwaltung zur Ausführung der Flössung vorgewiesen haben.

Das Umplaciren der Flösse im Holzhafen aus einem Holzgarten in einen anderen, um die Flösse eines jeden Besitzers an einer Stelle zu concentriren, kann erst gestattet werden, wenn die Hauptzeit der Flössung vorüber ist, und nicht anders als mit besonderer Genehmigung der Hafenverwaltung. Eine solche Umplacirung wird durch die freien Ankerneeken, gegen frei zu vereinbarende Entschädigung, ausgeführt. In der flössungsfreien Zeit kann die Ausführung dieser Arbeiten auch den Unternehmern des Ankerneekenwesens gestattet werden.

Bei Ausführung der Flössungsarbeiten im Holzhafen haben die Ankerneeken alle Maassnahmen zu ergreifen, damit das Fahrwasser nicht versperrt werde.

Die Ausführung der Holzflössung unterhalb der Eisenbahnbrücke ist den Unternehmern des Ankerneekenwesens nur mit besonderer Genehmigung des Hafenchefs gestattet.

§ 21. Falls im Rigaschen Hafen oberhalb der Eisenbahnbrücke Flossbrüche (Salom) sich ereignen, so sind die Unternehmer des Ankerneekenwesens verpflichtet, den Flossbruch (Salom) unentgeltlich zu entwirren und die aus dem Flossbruch befreiten Holzmaterialien zu den Bestimmungsplätzen zu geleiten, ohne Erhöhung des Betrages der von der Behörde für Hafenangelegenheiten festgesetzten Entschädigung. Für die Erfüllung der erwähnten Verpflichtung bezüglich der Beseitigung der Flossbrüche (Salome) haften die Unternehmer des Ankerneekenwesens mit ihrem Salog und Inventar.

Anmerkung 1. Flossbrüche, die sich oberhalb der Eisenbahnbrücke bilden, jedoch bis zur Pontonbrücke sich erstrecken, müssen ebenfalls auf Grundlage des § 21. entwirrt werden.

Anmerkung 2. Die Holzbesitzer sind nicht verpflichtet, ihre eigenen Arbeiter auf Flössen zu belassen, welche in einen wirklichen Flossbruch (Salom) gerathen sind, dagegen haben die Unternehmer des Ankerneekenwesens die Pflicht, die Flösse ohne Betheiligung der Arbeiter der Holzeigenthümer, aus dem Salom zu entwirren und durch den Holzhafen zu geleiten.

§ 22. Die Frist für die Entwirrung der Flossbrüche (Salomi) wird vom Hafenchef festgesetzt.

§ 23. Die Zahlungsnormen für den Empfang und das Geleiten der Flösse innerhalb des Holzhafens bis zum Bestimmungsort, einschliesslich der Befestigung derselben, und für die Einstellung derselben in den Holzgärten des Holzhafens werden jedesmal beim Vergeben des Unternehmens bekannt gemacht, und zwar: a) besonders für den Empfang, das Geleiten und die Befestigung der Flösse, und b) besonders für die Einstellung derselben.

## Die Flössung von Holzmaterialien im Rayon des Rigaschen Hafens.

§ 24. Die Holzindustriellen und Holzhändler, welche Holz nach Riga flössen, sind verpflichtet, vor Beginn der Flössung und nicht später als 7 Tage vor Herablassen der Flösse ins Wasser, die Rigasche Hafenverwaltung von der Zahl der abgefertigten Flösse zu benachrichtigen und dabei den auf das Holz geschlagenen Stempel anzugeben;



ebenso sind sie verpflichtet, der Hafenverwaltung, spätestens 5 Tage vor Ankunft der Flösse an der Grenze des Hafens, den Platz ihrer Befestigung anzugeben.

§ 25. Es ist nicht gestattet, nach dem Rigaschen Hafen Flösse, welche breiter als 50 Fuss und länger als 7 Plenizen (Gleiny) sind, zu flössen.

§ 26. Auf jeder, für den Rigaschen Hafen bestimmten Partie Flösse muss sich ein Bevollmächtigter des Holzbesitzers (Rjadschik) befinden, welcher auf die ordnungsmässige Flössung zu achten hat.

Auf jeder einzeln schwimmenden Gonka (Floss) müssen sich befinden:

- a) mindestens 2 Arbeiter;
- b) 3 Ruder (Drygalken), jedes bis zu 5 Faden Länge;
- c) einige Stangen;
- d) ein Tau von 15 Faden Länge und mindestens 3 Zoll Stärke;
- e) ein Hakenpflug (coxa), mit einem eisernen Aufsätze (насошникъ) versehen, und
- f) eine Signalfolge, die jedem Holzindustriellen zugeeignet und von der Verwaltung des Wilnaschen Bezirks bestätigt ist.

Anmerkung. Die Taue und Ruder (Drygalken) müssen bis zur endgiltigen Fortnahme der Flösse auf denselben verbleiben und dürfen ohne Genehmigung der Hafenverwaltung von den Flössen nicht entfernt werden.

§ 27. Die Holzbesitzer sind verpflichtet, auf den Flüssen innerhalb des Rigaschen Hafens Wächter zu postiren, welche die Flösse sowohl am Tage, als auch in der Nacht zu überwachen haben. Die Anzahl der erforderlichen Wächter wird vom Hafenchef bestimmt. Als Wächter können fungiren, ausser Personen, welche die Flösse herabgefösst, auch solche, die hierzu die Genehmigung der Hafenverwaltung erhalten haben.

§ 28. Die Holzhändler oder deren Bevollmächtigte sind verpflichtet, nach Ankunft der Flösse in den Hafen, die betreffenden Begleitdocumente der Hafenverwaltung vorzustellen.

Die Unternehmer des Ankerneekenwesens haben der Hafenverwaltung täglich einen Rapport über angekommene Flösse zu übermitteln.

§ 29. Das Schälen (тафлебра) der Balken im Wasser im Rayon des Rigaschen Hafens ist zur Vermeidung der Verunreinigung des Flusses, der Nebenflüsse und Kanäle nur mit Genehmigung des Hafenchefs gestattet.

§ 30. Beim Passiren des Rigaschen Hafens oberhalb der Pontonbrücke müssen die Flösse in einer Linie hintereinander (aber nicht

nebeneinander) folgen, wobei zwischen ihnen ein Abstand von mindestens 50 Faden eingehalten werden muss.

Auf der Düna unterhalb der Pontonbrücke ist das Flößen von Flößen in Partien von über 50 Fuss Breite und über 35 Faden Länge ohne Zuhilfenahme eines Bugsirdampfers verboten. Die durch einen Dampfer zu bugsirenden Partien dürfen nicht breiter als 110 Fuss und nicht länger als 100 Faden sein. Mit Ausnahme von Fällen besonderer Nothwendigkeit sollen die unterhalb der Pontonbrücke zu flössenden Holzpartien nicht im markirten Fahrwasser, sondern neben demselben geführt werden.

§ 31. Die Ankerneeken, sowie die Arbeiter auf den Flößen müssen mit Eintritt in den Rayon des Rigaschen Hafens in Allem, was das Geleiten und Anlegen der Flösse betrifft, widerspruchslos die Anordnungen der Beamten der Hafenverwaltung erfüllen. Die Arbeiter auf den Flößen sind verpflichtet, den Unternehmern des Ankerneekenwesens Beistand zu leisten und sind (ebenso wie die Bevollmächtigten der Holzeigenthümer) nicht befugt, die Flösse, vor ihrer Befestigung an den permanenten Anbindestellen durch die Arbeiter der Unternehmer des Ankerneekenwesens, zu verlassen, mit Ausnahme von Fällen, wo die Flösse thatsächlich in einen Salom gerathen sind (cf. § 20).

Die Weigerung der Flösser, den Unternehmern des Ankerneekenwesens Beihilfe zu leisten, befreit diese letzteren nicht von der Verantwortung für den Salom.

§ 32. Das Befestigen der Flösse an Flößen, die bereits gelandet und befestigt sind, sowie das Anhalten der Flösse im Fahrwasser ist verboten.

§ 33. Flösse, die im Holzhafen zum dauernden Liegen befestigt sind, dürfen ohne Erlaubniss der Hafenverwaltung, weder im ganzen Bestande, noch in einzelnen Theilen weiter geflösst werden; dasselbe gilt für temporär befestigte Flösse, wenn für Rechnung des Flossbesitzers irgend welche, mit der Holzflössung im Holzhafen verbundene Ausgaben gemacht worden sind. Die Erlaubniss zum Herausführen der Flösse aus dem Hafen wird den Holzbesitzern von der Hafenverwaltung erst ertheilt, nachdem sie eine Quittung über die Bezahlung sämmtlicher, mit der Flössung im Holzhafen verbundenen Kosten vorgestellt haben.

**A n m e r k u n g :** Unter temporärer Befestigung eines Flosses ist das zufällige Anhalten desselben im Fahrwasser bei den Anbindepfählen für nicht länger als 6 Stunden oder das kurzfristete Anhalten auf Anordnung des Hafenchefs zu verstehen und wird für eine solche temporäre Befestigung keine Zahlung erhoben. Eine Zahlung wird auch in dem Falle nicht erhoben, wenn die Flösse im Falle der Nothwendigkeit (Versperrung des Weges, stürmisches Wetter etc.)



mit Genehmigung des Hafenchefs temporär, so lange es eben nöthig ist, in den Holzgärten des Hafens untergebracht werden.

§ 34. Flösse, die im Rigaschen Hafen angekommen sind und zu den Sägemühlen und Stapelplätzen unterhalb der Pontonbrücke befördert werden sollen, müssen sowohl von den Unternehmern des Ankerneekenwesens, als auch von den Holzhändlern ohne jeden Aufenthalt durch den Holzhafen durchgelassen werden.

§ 35. Holzbesitzer, die ihr im Holzhafen befindliches Holz weiter cedirt haben, sind verpflichtet, solches in jedem Falle der Hafenverwaltung im Laufe von zwei Tagen, gerechnet vom Tage der Cession, anzuzeigen.

Im Falle einer Meinungsverschiedenheit darüber, wem das Holz gehört, verantwortet die Hafenverwaltung nicht für die incorrecte Fortnahme desselben von seinem Liegeplatze.

Bei Beschlagnahme von Holz hat diejenige Person, die dasselbe in ihre Obhut genommen hat, hierüber sofort der Hafenverwaltung Mittheilung zu machen; dasselbe hat auch die Person zu thun, zu deren Gunsten ein solcher Beschlagnahme wiederum aufgehoben wird.

§ 36. Das Herauslassen von Flössen in der Nacht aus dem Holzhafen zur Beförderung zum Bestimmungsorte unterhalb der Eisenbahnbrücke wird gestattet; dabei müssen aber die Flösse mit zwei angezündeten Laternen mit weissem Lichte versehen sein. Diese Laternen werden auf beiden Enden der Flösse (гонки) aufgestellt.

§ 37. Das Flössen von Holz unterhalb der Eisenbahnbrücke ist den freien Ankerneeken gestattet.

§ 38. Die freien Ankerneeken sind verpflichtet, der Hafenverwaltung alle zum Flössen erforderlichen Geräthe vorzuweisen; nachdem diese Geräthe besichtigt und für tauglich befunden worden, erhält die betreffende Person die Concession zum Holzflössen und ein Abzeichen zum obligatorischen Tragen an der Mütze.

§ 39. Im Falle grossen Andranges von Flössen und bei voraussehender Gefahr einer Ansammlung von Flössen, sowie auch in anderen, dem Ermessen des Hafenchefs anheimgegebenen Fällen, kann der Einlass von Flössen in den Rigaschen Holzhafen auf Anordnung der Hafenverwaltung zeitweilig sistirt werden. Von einer derartigen Anordnung werden die Flösser am Tage durch Hissen einer rothen Flagge auf einem am oberen Ende der Insel Dahlen aufgestellten Mast, in der Nacht durch ein rothes Licht auf demselben Maste in Kenntniss gesetzt und wird ausserdem die Börse benachrichtigt.

§ 40. Falls der Holzhafen mit Flössen angefüllt und für neu ankommende Flösse kein Raum vorhanden ist, werden diese, wie auch

die an die Sägemühlen und Lager unterhalb der Pontonbrücke verkauften Flösse, von den Holzbesitzern durch den Hafen nach anderen Plätzen unterhalb der Pontonbrücke, nach Anordnung und Angabe der Hafenverwaltung, durchgeführt.

§ 41. Im Falle der Nichterfüllung der §§ 32, 33 und 34 des vorstehenden Ortsstatuts ordnet die Hafenverwaltung die Beförderung der Flösse nach den betreffenden Plätzen für Rechnung der Holzbesitzer an.

§ 42. Für das Uebertreten dieses Ortsstatuts unterliegen die Schuldigen einer Strafe auf Grundlage des Art. 624 des Handelsustaws.

§ 43. Die Exploitation des Holzflössungsunternehmens wird durch die Behörde für Hafenangelegenheiten im Wege öffentlicher Concurrenzausschreibung vergeben.

§ 44. Die Vergebung des Unternehmens an einen oder an mehrere Unternehmer hängt nicht ausschliesslich von dem Betrage der geforderten Entschädigung ab, sondern es sollen hierbei von der Hafenbehörde auch Sachkenntnisse und andere Qualificationen des Unternehmers oder der Unternehmer in Berücksichtigung gezogen werden.

§ 45. Dieses Ortsstatut tritt nach Ablauf von zwei Wochen nach stattgehabter dreimaliger Publication derselben in der örtlichen Gouvernements-Zeitung, jedoch nicht vor dem 1. Januar 1905, in Kraft.

§ 46. Mit dem Erlass des vorliegenden Ortsstatuts wird das am 28. März 1898 erlassene Ortsstatut aufgehoben.

Riga, 8. December 1904.

Gouverneur, General-Lieutenant Pasch kow.



Auf dem Original steht geschrieben :  
„Bestätige, den 18. September 1904.“  
Oberdirigirender der Handelsschiffahrt und  
Häfen Alexander Michailowitsch  
Vidimirt: F. d. Chef der Abtheilung:  
D. Albrecht.

# Statut

der

## Rigaer Seemannsschule für weite Fahrten.

### I. Allgemeine Bestimmungen.

#### § 1.

Die Rigaer Seemannsschule für weite Fahrten hat den Zweck, Personen, die sich dem Seemannsdienste auf Schiffen der Handelsflotte widmen wollen, theoretische und practische Bildung zu geben (Art. 1 der Allerhöchst am 6. Mai 1902 bestätigten Verordnung über Seemannsschulen).

#### § 2.

Die Schule ist der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen unterstellt (Art. 5 der Verordn.).

### II. Lehrwesen.

#### § 3.

Die Schule besteht aus drei Classen mit einem Jahrescursus in jeder Classe, den Jahrescursus zu sechs Unterrichtsmonaten gerechnet. Die beiden ersten Classen werden in Bezug auf den Umfang des Lehrprogrammes und die Rechte der Personen, die den Cursus in denselben beendet haben, den Schulen für kleine Fahrten gleich erachtet.

#### § 4.

In der Rigaschen Schule für weite Fahrten werden folgende Gegenstände gelehrt: 1) Religion; 2) Russische Sprache; 3) Algebra; 4) Geometrie; 5) ebene und sphärische Trigonometrie; 6) Navigation; 7) nautische Astronomie; 8) practischer Seedienst; 9) Schiffsbau und Schiffsbautheorie; 10) Dampfermechanik; 11) Meteorologie in ihrer Anwendung zur Wetterkunde; 12) Oceanographie, verbunden mit den neuesten Daten der Handelsgeographie; 13) Gesetzbestimmungen

bezüglich der Handels-Schiffahrt; 14) Frachtberechnungen und kaufmännische Correspondenz; 15) Schiffshygiene; 16) Englische Sprache (Art. 12 der Verordn.):

#### § 5.

Die Vertheilung der Gegenstände des Lehrkursus auf die einzelnen Classen und die Lehrprogramme werden von der Lehrerconferenz der Schule ausgearbeitet und sodann vom Verwaltungscomité dem Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen zur Bestätigung vorgestellt. Der Umfang des Unterrichts wird durch den der Vorlage des Finanzministeriums an den Reichsrath bezüglich der Reform der Seemannsschulen im Reiche als Muster beigefügten Wochen-Stundenplan normirt.

Anmerkung 1. Alle Lehrgegenstände werden in russischer Sprache vorgetragen, mit Ausnahme der Religion für Personen nichtorthodoxen Glaubens.

Anmerkung 2. Schüler lutherischer, sowie auch reformirter Confession werden, falls sie bereits confirmirt sind, vom Religionsunterricht befreit.

#### § 6.

Die Rigaer Seemannsschule muss, gemäss den näheren Bestimmungen der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen, mit sämmtlichen erforderlichen Lehrmitteln und Lehr-Hilfs-Einrichtungen versehen sein (Art. 16 der Verordn.).

#### § 7.

Bei der Rigaer Seemannsschule können, mit Genehmigung des Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen, Pensionate und gemeinschaftliche Logis (Heim) errichtet werden, welche ganz oder theilweise für Rechnung der Pensionäre oder aber durch Darbringungen unterhalten werden (Art. 17 d. Verordn.).

#### § 8.

Der Unterricht in der Schule beginnt am 1. October und dauert bis zum 1. April. Während dieses Zeitraums findet der Unterricht täglich statt, mit Ausnahme der Sonn- und hohen Festtage, wie solche für die örtlichen Schulen des Ministeriums der Volksaufklärung angeordnet sind. Die Osterferien dauern von Gründonnerstag bis zum 3. Osterfeiertage inclusive, die Weihnachtsferien vom 24. December bis zum 1. Januar inclusive.

#### § 9.

In die Rigaer Seemannsschule werden junge Leute aller Confessionen, die im russischen Unterthanverbande stehen, aufgenommen. Für den Eintritt in die erste (niedrigste) Classe ist erforderlich: a. ein Zeugniß über die Beendigung einer Schiffahrts-Vorbereitungsschule oder einer auf Grundlage des Gesetzes vom 31. Mai 1872 bestehenden Stadt-



schule oder das Bestehen eines entsprechenden Examens; b. ein Alter von 15 Jahren, und c. die Absolvirung einer Probefahrt auf dem Meere von nicht weniger als zwei Monaten. Für den Eintritt in die dritte (höchste) Classe der Schule wird verlangt: a. ein Zeugniß über die Beendigung des Cursus einer Schule für kleine Fahrten oder das Bestehen eines entsprechenden Examens, und b. ein Alter von 17 Jahren und die Absolvirung einer Seefahrt auf Schiffen der Handelsflotte von nicht weniger als 6 Monaten (Art. 13 u. 14 d. Verordn.).

#### § 10.

Die allgemeine Aufnahme von Schülern erfolgt vor Beginn des Lehrkursus im Herbst, wobei jedoch die Aufnahmeprüfungen auch im Frühjahr desselben Jahres stattfinden können.

*Anmerkung.* In jeder Classe der Schule für weite Fahrten dürfen nicht mehr als 30 Schüler sein. Falls mehr Schüler aufgenommen werden sollten, so müssen Parallelclassen eröffnet werden.

#### § 11.

Gesuche um Aufnahme in die Schule werden auf den Namen des Vorstehers der Schule eingereicht, zu dessen Obliegenheiten die Beprüfung der Gesuche, die Zulassung der dazu berechtigten Personen zum Aufnahme-Examen, wie auch die Festsetzung des Termins für die Einreichung dieser Gesuche gehört. Den Gesuchen sind beizufügen: der Geburtsschein, der Impfschein und das Zeugniß über geleistete Fahrzeit. Von Personen, die eine Vorbereitungsschule für Seefahrer oder eine Stadtschule, die auf Grundlage des Gesetzes v. J. 1872 besteht, besucht haben, sind Zeugnisse über die Beendigung des Cursus dieser Lehranstalten vorzustellen. Personen, die andere Lehranstalten besucht haben, können Zeugnisse dieser Anstalten über Fortschritte und Führung vorstellen.

#### § 12.

Die sich zum Eintritte in die Schule meldenden Personen werden zur Feststellung ihrer physischen Brauchbarkeit für den Seedienst, gemäss den vom Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen bestätigten Regeln, einer ärztlichen Besichtigung unterzogen (Art. 15 d. Verordn.).

*Anmerkung.* Schüler, die in die Schule aus einer Vorbereitungsschule für Seefahrer oder aus einer Schule für kleine Fahrten eintreten, unterliegen keiner ärztlichen Besichtigung.

#### § 13.

Die Höhe des Schulgeldes, sowie die Zahlung für den Unterhalt der Pensionäre in den gemeinschaftlichen Logis (Heim) wird vom Verwaltungs-Comité normirt und vom Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt

und Häfen bestätigt. Dem Verwaltungs-Comité steht es frei, die ärmsten Schüler von der erwähnten Zahlung zu befreien (Art. 18 d. Verordn.).

#### § 14.

Das Schulgeld ist im Laufe einer Woche nach Beginn des Unterrichts für ein Jahr voraus einzuzahlen. Das eingezahlte Schulgeld wird in keinem Falle zurückerstattet. Diejenigen, die das Schulgeld zu diesem Termin nicht eingezahlt haben, gelten als Ausgetretene, jedoch können dieselben nach Einzahlung des Schulgeldes wiederum aufgenommen werden, falls die Lehrerconferenz kein Hinderniss findet, dieses zu genehmigen.

#### § 15.

Die Schüler der Lehranstalt tragen eine Uniform nach dem vom Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen festgesetzten Muster.

#### § 16.

Die Abgangsprüfungen, sowie die Prüfungen bei Versetzung von Schülern aus einer Classe in die andere, erfolgen auf Grundlage der allgemeinen, von der Lehrerconferenz ausgearbeiteten und vom Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen bestätigten Regeln.

### III. Von den Schülern.

#### § 17.

Schüler, die mit Erfolg den vollen Cursus der Schule oder aber zwei Classen derselben absolvirt haben, erhalten darüber ein Attestat mit den Unterschriften des Präses des Verwaltungs-Comités und des Schulvorstehers. Zur Erlangung des Schiffsführergrades haben die Absolventen des vollen Cursus der Schule oder zweier Classen derselben sich einer besonderen Prüfung vor Examinations-Commissionen, die auf Grund der Regeln über die Schiffsführer der Handelsflotte gebildet werden, zu unterwerfen. Schülern, welche die Schule vor Beendigung des Cursus verlassen, werden Zeugnisse ertheilt mit Angabe der Dauer ihres Schulbesuchs, sowie ihrer Fortschritte und Führung.

#### § 18.

In Bezug auf die Ableistung der allgemeinen Wehrpflicht geniessen die Schüler der Rigaschen Seemannsschule für weite Fahrten folgende Rechte: Die Absolventen des vollen Cursus der Schule — die Rechte der Absolventen von Lehranstalten I. Kategorie (Art. 61, Beilage I, Abth. B des Wehrpflichtgesetzes vom Jahre 1897). Schüler, die den vollen Cursus nicht absolvirt, jedoch die beiden ersten Classen durchgemacht haben — die Rechte der Absolventen von Lehranstalten II. Kategorie. Alle übrigen Schüler geniessen die Rechte der Absolventen von Lehranstalten III. Kategorie, falls sie nicht im Besitze von



Zeugnissen über die Beendigung des Cursus in Lehranstalten II. Kategorie sind.

§ 19.

Die Ableistung der allgemeinen Wehrpflicht wird den Schülern der Rigaer Seemannsschule bis zur Erreichung des 24. Lebensjahres gestundet. Diejenigen Absolventen der Schule, welche Schiffsführergrade zu erwerben wünschen, können beim Oberdirigirenden der Handelschiffahrt und Häfen darum nachsuchen, dass ihnen der zur Absolvirung der Fahrzeit noch erforderliche Aufschub gewährt werde (Art. 49 d. Verordn.).

§ 20.

Die Absolventen der Rigaer Seemannsschule für weite Fahrten werden bei ihrer Einberufung zur Ableistung der allgemeinen Wehrpflicht der Kriegsflotte zugezählt (Art. 50 d. Verordn.).

§ 21.

Die durch Führung und Fortschritte sich besonders auszeichnenden Absolventen der Schule oder zweier Classen derselben können mit goldenen und silbernen Medaillen belohnt werden.

#### IV. Verwaltu n g s - C o m i t é .

§ 22.

Die Verwaltung der Schule wird einem Verwaltungs-Comité, bestehend aus dem Präses, dem Schulvorsteher, dreien Gliedern und dreien Suppleanten übertragen. Der Präses, die Glieder und die Suppleanten werden vom Rigaer Börsen-Comité gewählt und vom Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen in diesen Aemtern auf vier Jahre bestätigt. Ausser diesen Personen können in den Bestand des Verwaltungs-Comités zwei Glieder vom Oberdirigirenden der Handelschiffahrt und Häfen nach seiner Wahl ernannt werden (Art. 22 d. Verordn.).

*A n m e r k u n g .* Im Falle von Abwesenheit oder Krankheit des Präses werden dessen Pflichten, mit Genehmigung des Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen, von einem der Glieder des Verwaltungs-Comités, nach Wahl des letzteren, erfüllt.

§ 23.

Bei der Rigaer Seemannsschule können die Aemter von Ehren-Curatoren creirt werden, zu denen vom Verwaltungs-Comité solche Personen gewählt werden, die sich um die Anstalt besonders verdient gemacht haben.

## § 24.

Dem Verwaltungs-Comité werden folgende Obliegenheiten übertragen:

- 1) die Sorge um die Beschaffung der Mittel zum Unterhalt der Schule;
- 2) die Verwendung der Summen zum Unterhalt der Schule;
- 3) die Fürsorge für die Gesundheit der Schüler und den sanitären Zustand der Schule;
- 4) die Erweisung einer Mithilfe an die Zöglinge der Schule zur Erlangung von Anstellungen auf Schiffen der Handelsflotte;
- 5) die Aufsicht über die Unversehrtheit des Inventars und sonstigen beweglichen Eigenthums der Schule, sowie die Instandhaltung des Schullocals;
- 6) die Anfertigung des Jahresberichts und des Budgets der Schule zur Vorstellung an die Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen;
- 7) die Verification der Geldsummen und Abrechnungen über Einnahmen und Ausgaben;
- 8) die Wahl des Candidaten für das Amt des Schulvorstehers und Vorstellung desselben zur Bestätigung seitens des Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen;
- 9) die Normirung des ausseretatmässigen Gehalts der an der Schule Angestellten und die Vorstellung der hierauf bezüglichen Beschlüsse zur Bestätigung seitens des Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen durch den Börsen-Comité;
- 10) die Beprüfung der Vorschläge der Lehrerconferenz bezüglich des Erlasses von Regeln für die Schüler und Vorstellung derselben an die Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen zur Bestätigung;
- 11) die Beprüfung von Angelegenheiten, welche dem Verwaltungs-Comité auf Antrag des Präses, der Glieder des Comité's oder des Schulvorstehers vorgelegt werden.

## § 25.

Der Verwaltungs-Comité versammelt sich zur Sitzung nach Maassgabe des Bedürfnisses auf schriftliche Einladungen des Präses oder auf Antrag von nicht weniger als der Hälfte der Glieder. Die dem Verwaltungs-Comité vorgelegten Angelegenheiten werden mit einfacher Stimmenmehrheit entschieden. Bei Stimmengleichheit giebt die Stimme des Präses den Ausschlag.

Anmerkung. Glieder, die mit einem Plenar-Beschlusse nicht einverstanden sind, reichen binnen sieben Tagen ihre Separat-



vota ein, welche dem Protocoll im Original beigelegt und dem Oberdirigirenden für Handelsschiffahrt und Häfen vorgestellt werden in Angelegenheiten, die der Entscheidung der Hauptverwaltung unterliegen.

#### § 26.

Zur Beschlussfähigkeit des Verwaltungs-Comités ist die Anwesenheit von mindestens drei Gliedern, darunter die des Präses oder dessen Stellvertreters und des Schulvorstehers, erforderlich.

#### § 27.

Die Geschäftsführung wird einem vom Verwaltungs-Comité gewählten Secretär übertragen.

#### § 28.

Alle Beschlüsse, die der höheren Bestätigung bedürfen, werden vom Präses des Verwaltungs-Comités der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen vorgestellt.

### V. Der Schulvorsteher und die Lehrer.

#### § 29.

Die unmittelbare Leitung der Schule wird dem Schulvorsteher anvertraut.

Anmerkung. Im Falle von Abwesenheit oder Krankheit des Schulvorstehers wird sein Amt einem der älteren Lehrer, nach Wahl des Verwaltungs-Comités und mit Bestätigung des Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen, übertragen.

#### § 30.

Der Schulvorsteher wird vom Verwaltungs-Comité mit Beobachtung der hierfür bestehenden Grundgesetze gewählt und vom Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen im Amte bestätigt.

#### § 31.

Die oberste Pflicht des Schulvorstehers besteht in der Aufsichtsführung, sowohl über den Gang des Unterrichts und die Erziehung, wie auch über die Ordnung in der ihm anvertrauten Schule und überhaupt über die genaue Erfüllung aller Bestimmungen dieses Statuts, der auf die Schule bezüglichen Anordnungen der Hauptverwaltung der Handelsschiffahrt und Häfen und der Beschlüsse des Verwaltungs-Comités und der Lehrerconferenz

#### § 32.

Dem Schulvorsteher wird übertragen:

- 1) der Vorsitz in der Lehrerconferenz;
- 2) die Theilnahme an den Sitzungen des Verwaltungs-Comités
- 3) die Beprüfung der Aufnahme-Gesuche von Schülern und

- 4) die Wahl der Lehrer, die Vorstellung der etatmässigen Lehrer zu Gehaltserhöhungen, die Attestirung der an der Schule dienenden Personen, die Beurlaubung derselben während der Sommerferien und während der Lehrzeit bis zu sieben Tagen, die Anfertigung der das Unterrichtswesen und die Erziehung betreffenden Jahresberichte, die Anstellung und Entlassung des niederen Dienstpersonals und der Schriftwechsel mit den betreffenden Behörden und Personen in Angelegenheiten der Schule, sowie die Aufsicht über die Unversehrtheit des Eigenthums der Schule.

### § 33.

In seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Lehrerconferenz bestimmt der Schulvorsteher den Zeitpunkt der Sitzungen derselben, stellt seine Anträge in Bezug auf Unterricht und Erziehung zur Erörterung, achtet auf die Reihenfolge bei Beprüfung der von anderen Gliedern vorgebrachten Fragen, leitet die Debatten, achtet auf den correcten Verlauf der Sitzungen und die Ordnung in denselben und verkündet den Beschluss der Conferenz.

### § 34.

Der Schulvorsteher und die etatmässigen Lehrer dürfen keine Pensionäre aus der Zahl der Schüler bei sich halten.

### § 35.

Die Religionslehrer orthodoxer und anderer Confessionen werden vom Verwaltungs-Comité oder dem Schulvorsteher mit Zustimmung der örtlichen Eparchialobrigkeit gewählt (Art. 30 d. Verordn.).

*Anmerkung.* Bis zur Ertheilung dieser Zustimmung wird zur Erfüllung der Obliegenheiten eines Religionslehrers eine Person nach Bestimmung der zuständigen Eparchialautoritäten abdelegirt.

### § 36.

Die etatmässigen wie auch die miethweise anzustellenden Lehrer werden vom Schulvorsteher gewählt und vom Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen in ihren Aemtern bestätigt, und zwar aus folgenden Personen: a) für russische Sprache — aus Personen, die das Recht haben, dieses Amt in Stadtschulen auf Grund des Gesetzes vom 31. Mai 1872 zu bekleiden, b) für Mathematik — aus Personen, die den Cursus der mathematischen Wissenschaften in höheren Lehranstalten absolvirt haben, sowie aus Absolventen des Marine-Cadettencorps, der Marine-Ingenieurschule, der Schiffsführerabtheilung der Odessaschen Handelsschiffahrtsschule oder der Archangelschen Handelsschiffahrtsschule; c) für nautische Specialfächer und englische Sprache — aus Personen, die eine der obengenannten Speciallehranstalten, die Archangelsche Handelsschiffahrtsschule oder



überhaupt eine Seemannsschule für weite Fahrten alsolvirt haben, desgleichen aus Personen, welche nicht weniger als 5 Jahre als Lehrer dieser Fächer an Seemannsschulen höherer Kategorie, die auf Grundlage des Gesetzes vom 27. Juni 1867 gegründet worden sind, oder an Schiffercursen gewirkt haben, und d) für commercielle Specialfächer — aus Personen, welche das Recht haben, dieses Amt an Commerzschulen des Finanzministeriums zu bekleiden.

Anmerkung. Personen englischer Abstammung können zur Ertheilung des englischen Sprachunterrichts auch in dem Falle zugelassen werden, wenn sie den in diesem § erwähnten Bedingungen nicht genügen.

### § 37.

Als etatmässige Lehrer der nautischen Specialfächer an der Schule können auch solche Personen, die nicht den im § 36 gestellten Anforderungen genügen, in dem Falle sein, wenn sie von der Abtheilung für Handelsschiffahrt Zeugnisse über die Berechtigung zur Ertheilung des Unterrichts an Seemannsschulen erhalten. Diese Zeugnisse werden nicht anders ertheilt als nach Bestehen der vorschriftsmässigen Prüfung und nach vorheriger, mindestens dreimonatlicher pädagogischer Vorbereitung in Seemannsschulen (Art. 35 d. Verordn.).

### § 38.

Die etatmässigen Lehrer sind verpflichtet, nicht weniger als 12 Unterrichtsstunden in der Woche zu ertheilen (Art. 39 d. Verordn.).

## VI. Die Lehrerconferenz.

### § 39.

Die Lehrerconferenz, unter dem Vorsitz des Schulvorstehers, besteht aus sämmtlichen Lehrern der Schule. An den Sitzungen der Konferenz betheiligt sich, mit den Rechten eines Gliedes, der Präses oder eins von den Gliedern des Verwaltungs-Comités, nach Wahl des letzteren. Die Obliegenheiten des Secretärs werden einem der Glieder der Konferenz übertragen (Art. 26 d. Verordn.).

### § 40.

Zu den Obliegenheiten der Lehrerconferenz gehören:

- 1) die Aufnahme der Schüler und Versetzung derselben aus einer Classe in die andere;
- 2) Zuerkennung von Belohnungen an Schüler, die sich durch Fortschritte und Führung ausgezeichnet haben;
- 3) Zuerkennung von Attestaten an die Absolventen des Cursus;
- 4) Censirung der Fortschritte und Führung der Schüler und Bestimmung von Controlprüfungen;

- 5) Vorstellung der Beschlüsse über die Befreiung armer Schüler von der Zahlung des Schulgeldes an das Verwaltungs-Comité zur Bestätigung;
- 6) Beprüfung von Vergehen der Schüler, welche deren Ausschluss aus der Schule nach sich ziehen;
- 7) Ausarbeitung der Lehrpläne und Programme für die Unterrichtsgegenstände des Lehrkursus, Auswahl der Leitfäden und Lehrmittel;
- 8) Ausarbeitung von Regeln für die Schüler;
- 9) Beprüfung der Jahresberichte über das Lehr- und Erziehungswesen und
- 10) Beprüfung aller Fragen, die das Lehr- und Erziehungswesen der Schule betreffen.

*Anmerkung.* Die Beschlüsse ad Pkt. 7 und 8 müssen durch den Verwaltungs-Comité der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen zur Bestätigung vorgestellt werden, die Beschlüsse ad Pkt. 6 dagegen theilt der Verwaltungs-Comité der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen zur Kenntnissnahme mit.

#### § 41.

Die Sitzungen der Lehrerconferenz werden vom Schulvorsteher nach Massgabe des Bedürfnisses, sowie auf Antrag von mindestens der Hälfte der Glieder der Conferenz anberaunt.

#### § 42.

Die Angelegenheiten werden in der Lehrerconferenz nach Stimmenmehrheit entschieden. Bei Stimmengleichheit giebt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Wenn der Schulvorsteher in der einen oder anderen Angelegenheit mit dem Votum der Majorität nicht einverstanden ist, so wird diese Angelegenheit, vor ihrer Ausführung, durch den Verwaltungs-Comité zur Beprüfung der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen vorgestellt.

*Anmerkung.* In allen Fällen von Meinungsverschiedenheiten wird, falls die Minorität es wünscht, deren Separatvotum zur Kenntniss der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen, zusammen mit dem Protocoll der betreffenden Sitzung, gebracht.

### VII. Rechte und Vorzüge der Angestellten.

#### § 43.

Der Präses des Verwaltungs-Comités wird durch Allerhöchsten Prikas im Ressort der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen bestätigt, die Glieder des Verwaltungs-Comités, sowie die Ehrencuratoren



werden in ihren Würden vom Oberdirigirenden der Handelsschiffahrt und Häfen bestätigt.

#### § 44.

Der Präses und die Glieder des Verwaltungs-Comités, sowie auch die Ehrencuratoren geniessen für die Zeit ihres Dienstes die ihren Aemtern zugeeigneten Rechte des Staatsdienstes, mit Ausnahme des Rechts auf Pension und Rangbeförderung.

Denjenigen dieser Personen, die nicht das Recht des Eintritts in den Staatsdienst besitzen, werden bloss die ihren Aemtern entsprechenden Uniformen zugeeignet. Sie können zu Allerhöchsten Belohnungen vorgestellt werden.

#### § 45.

Der Schulvorsteher und die Lehrer beziehen ein Gehalt, nicht niedriger als die Norm, welche im Allerhöchst am 6. Mai 1902 bestätigten Aemterverzeichnisse und Ausgaben-Etat für den Unterhalt von Seemannsschulen festgesetzt ist.

Anmerkung 1. Für Ueberstunden wird, für jede Unterrichtsstunde durchs Jahr, nicht weniger als 60 Rbl. gezahlt (Art. 43 d. Verordn.).

Anmerkung 2. Die Gehaltsnormen der Angestellten können mit Genehmigung der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen gegen diejenigen Beträge, die im Aemterverzeichnisse der Seemannsschulen festgesetzt sind, erhöht werden, jedoch kommen die auf dieser Grundlage bestimmten Zulagen bei Feststellung der Pensionsbeträge nicht in Betracht (Art. 47 d. Verordn.).

#### § 46.

Der Schulvorsteher und die etatmässigen Lehrer geniessen alle Rechte und Vorzüge, welche den Aemtern dieser Personen in der Allerhöchst am 6. Mai 1902 bestätigten Verordnung über Seemannsschulen zugeeignet sind.

### VIII. Rechte der Schule.

#### § 47.

Der Rigaschen Seemannsschule für weite Fahrten steht das Recht zu:

- 1) ein Siegel nach dem für Gouvernementsinstitutionen festgesetzten Muster mit der Aufschrift „Rigasche Seemannsschule für weite Fahrten“ zu führen;
- 2) Immobilien zu erwerben und jeder Art Schenkungen entgegenzunehmen;
- 3) aus dem Auslande Zollfrei die für die Schule erforderlichen Lehrmittel zu verschreiben, mit Beobachtung der Art. 1047

und 1048 des Zollustaws vom Jahre 1892 und der in der Folgezeit hierfür zu erlassenden Gesetzbestimmungen, und

- 4) ihre einfachen Geschäftsbriefe und Packete ohne Werth, im Gewichte bis zu 1 Pud in einem Collo, ohne Zahlung der Gewichtsgebühr zu befördern.

## IX. Mittel der Schule.

### § 48.

Die Rigasche Seemannsschule für weite Fahrten wird aus den Mitteln der Rigaschen Börsenkaufmannschaft unterhalten.

### § 49.

Das Schulgeld, etwaige Schenkungen, die Zinsen von den der Schule gehörenden Kapitalien und andere Einnahmen der Schule bilden das Eigenthum der Schule und werden zum Unterhalt derselben ausschliesslich für die im Ausgabeetat nicht vorgesehenen Bedürfnisse des Lehrwesens derselben verwandt.

## X. Buchführung und Rechenschaftsablegung.

### § 50.

Die betreffenden Regeln für die Buchführung und Rechenschaftsablegung werden durch eine besondere, vom Verwaltungs-Comité ausgearbeitete Instruction festgesetzt.

### § 51.

Das Verwaltungs-Comité stellt alljährlich einen Rechenschaftsbericht über die Schule der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen dem Rigaer Börsen-Comité, sowie Institutionen und Personen, die an der Unterhaltung der Schule mitgewirkt haben, vor.

## XI. Schliessung der Schule.

### § 52.

Die Schliessung der Schule kann auf Beschluss der Generalversammlung der Rigaschen Börsenkaufmannschaft erfolgen. In solchem Falle werden von dem Jahre ab, welches auf den Tag dieser Generalversammlung folgt, neue Schüler in die Schule nicht aufgenommen. Die völlige Schliessung der Schule kann jedoch erst nach Ablauf von 3 Jahren vom Tage des Generalversammlungsbeschlusses erfolgen. Im Falle der Schliessung der Schule geht alles bewegliche Eigenthum und Inventar der Schule in den Besitz der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen über, das Schulgebäude selbst aber verbleibt als Eigenthum des Börsen-Comités. Die Bestimmung über die weitere Verwendung der Kapitalien, des beweglichen Eigenthums und des Inventars der Schule competirt der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen.



# Rigaer Handels-Archiv.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

1905.



# Rigter Handels-Archiv.

Дозволено цензурою. Рига, 4 Июня 1905 года.



# Jahresbericht über den Handel Rigas

im Jahre 1904

## Inhalt.

|                                                                                                                                          |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1) Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1904 (herausgegeben von der handelsstatistischen Section des Rigaer Börsen-Comités)..... | 381 |
| 2) Uebersicht über die während der Navigations-Periode 1904 für Dampfer hier geschlossenen Frachten.....                                 | 527 |
| 3) Rigas Export zur See.....                                                                                                             | 535 |
| 4) Rigas Import zur See.....                                                                                                             | 538 |
| 5) Rechenschaftsbericht der Actien-Gesellschaft der Central-Waaren-Depôts in Riga pro 1904.....                                          | 540 |
| 6) Verzeichniss der Rigaer See- und Fluss-Schiffe pro 1905.....                                                                          | 543 |

# Jahresbericht über den Handel Rigas

im Jahre 1904\*)

(Herausgegeben von der handelsstatistischen Section des Rigaer Börsen-Comités.)

Während das Jahr 1904 für das internationale Wirthschaftsleben als eine Periode weiterer Gesundung und Festigung der Verhältnisse anzusehen ist, hat es der russischen Volkswirtschaft, die im Jahre 1903 nach lang andauernder Krisis wieder zu erstarken begonnen hatte, keine Fortentwicklung, sondern auf zahlreichen Gebieten sogar eine nicht unwesentliche Verschlechterung gebracht, was den durch den Krieg hervorgerufenen aussergewöhnlichen Verhältnissen zuzuschreiben ist. Das Berichtsjahr characterisirt sich als eine Periode wiederbeginnender Depression, die eine erhebliche Beeinträchtigung der im vorhergegangenen Jahre zu neuem Leben erwachten Unternehmungslust zur Folge hatte. Der nachtheilige Einfluss des Krieges hat zwar im Berichtsjahre noch keine tiefgreifende Störung im Handel und Wandel bewirkt, sondern vorerst nur unverkennbare Anzeichen ungünstiger Natur zu Tage gefördert; die starken Schädigungen in finanzieller und wirtschaftlicher Beziehung und der ganze Druck der von uns durchzumachenden Kriegezeit werden sich in ihrer Gesamtheit erst im Verlauf des Jahres 1905 und der folgenden Jahre fühlbar machen, zumal auf eine Einstellung der Feindseligkeiten, soweit sich bisher übersehen lässt, nicht sobald zu rechnen ist. Es stehen uns daher sehr ernste Zeitverhältnisse bevor, die sich durch die im laufenden Jahre zu Tage getretenen Strikebewegungen sowie die im ganzen Reiche herrschende innere politische Bewegung noch complicirter gestalten.

Der wichtigste Factor der russischen Volkswirtschaft, die Getreideernte, hat im Berichtsjahre erfreulicher Weise ein sehr gutes

---

\*) Alle in diesem Bericht vorkommenden, das Jahr 1904 betreffenden Daten basiren auf bisher zur Verfügung stehenden vorläufigen Ermittlungen, während für alle Vorjahre die endgiltigen Ziffern eingestellt sind.



Resultat ergeben. Sie übertraf nämlich nach den Ausweisen des Statistischen Centralcomités, nicht nur den Durchschnittsertrag des vorhergegangenen Jahrfünfts, sondern auch die Ernten der Jahre 1902 und 1903, die als besonders hervorragende gelten. Dabei fiel die reiche Getreideernte mit günstigen Absatzverhältnissen zusammen. Der Bedarf zahlreicher westeuropäischer Länder war nämlich infolge mangelhafter Ernten für einige Getreidearten erheblich gestiegen, ferner machte sich eine bedeutende Abnahme des Angebots seitens mehrerer Getreideexportländer, darunter namentlich Nordamerika, Rumänien und Ungarn, bemerkbar.

Die Lage an unserem Geldmarkte war nur während eines Theiles des Jahres eine normale. Sofort nach erfolgter Kriegserklärung wurde der Wechseldiscont seitens der Staatsbank von  $4\frac{1}{2}$  bis  $5\frac{1}{2}\%$  für Drei- resp. Sechsmontatswechsel, auf  $5\frac{1}{2}$  bis  $6\frac{1}{2}\%$  erhöht, auf welchem er bis zur Jahreswende verharrte, während er sich im Jahre 1903 durchweg auf  $4\frac{1}{2}$  bis  $5\frac{1}{2}\%$  stellte. Gleichzeitig wurden aber auch die Kreditgewährungen, wenn auch anfänglich in nicht sehr erheblichem Masse eingeschränkt. Im späteren Verlauf des Jahres erfuhren jedoch diese Operationen eine nicht ganz unbeträchtliche Verminderung, um zum Schluss des Jahres wieder einen etwas grösseren Umfang zu erreichen.

Auch die Course der Staatspapiere haben durch den Krieg gelitten. So sank der Cours unseres massgebenden Papiers, der  $4\%$  Staatsrente, die zu Beginn des Jahres auf  $99\frac{1}{2}$  stand, bis Anfang April auf  $88\frac{1}{4}$ , festigte sich dann wieder bis auf ca. 92, fiel aber zum Jahreschluss auf ca. 90.

Das mit so grossen Opfern geschaffene Währungssystem hat, wie der Finanzminister in seinem Allerunterthänigsten Bericht über das Reichsbudget pro 1905 bezeugt, trotz der von uns durchlebten Ereignisse seine volle Integrität und Stabilität bewahrt: der durch das Gesetz bestimmte Werth des Rubels ist, infolge der unbeschränkten Einlösbarkeit der Creditbillete gegen Gold unerschüttert geblieben; der Bedarf des Binnenverkehrs an Umlaufsmitteln in Metall- und Creditvaluta wurde ohne die geringste Schwierigkeit befriedigt. Die in diesem Bericht dargebotenen vergleichenden Ausweise über die Metallvorräthe der Staatsbank und der Reichsrentei, sowie über die Beträge der in den Jahren 1903 und 1904 im Verkehr befindlichen hauptsächlichsten Umlaufsmittel deuten auf zwei wichtige Umstände hin, die das Währungswesen zu Ende des Jahres 1904 kennzeichnen: erstens ist der gesammte Goldvorrath des Reiches im Vergleich zum Schluss des Jahres 1903 um die Summe von 77,3 Millionen Rubeln gestiegen, während der der Staatsbank und dem Fiscus gehörende Goldbetrag einen Zuwachs von 181 Millionen Rubeln aufweist; zweitens hat der

Bestand des Geldumlaufs, welcher seinem Umfange nach vermehrt erscheint, sich wesentlich verändert im Sinne einer Verringerung des Betrages im Verkehr befindlicher Goldmünze (um 103,7 Millionen Rubel) und einer Erhöhung der Creditbilletemission (um 270 Millionen Rubel).

Zur Stärkung der die Einlösbarkeit der Creditbillete sicherstellenden Goldreserven wurde im April des Berichtsjahres im Auslande zur Realisirung einer 5<sup>0</sup>/<sub>100</sub> steuerfreien Anleihe im Nominalbetrage von 300 Millionen Rubeln = 800 Millionen Francs (5<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Schatzscheine der Reichsrente vom Jahre 1904) geschritten. Im December des Jahres wurde in Deutschland eine 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>0</sup>/<sub>100</sub> steuerfreie Anleihe im Betrage von 231<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Rubeln = 600 Millionen Mark aufgenommen. Endlich wurden zur Verstärkung der Mittel des Reichsschatzes im August 3,6<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Reichsschatzbillete im Betrage von 150 Millionen Rubeln in den Verkehr gesetzt.

Auf den Umfang des russischen Aussenhandels hat der Krieg, wie aus den Ausweisen unseres Zolldepartements hervorgeht, keine Rückwirkung ausgeübt. Er hat, soweit sich nach den statistischen Daten beurtheilen lässt, ein relativ günstiges Resultat ergeben. Die Umsätze unseres internationalen Waarenaustausches in den ersten 11 Monaten des Berichtsjahres, für welche Zeitperiode die Angaben bei Abfassung dieses Berichts vorlagen, repräsentirten einen Werth von 1,403 Millionen Rubeln. Diese Summe überstieg somit den durchschnittlichen Umsatz während des letzten Jahrzehnts (1,222 Millionen Rubel) und blieb nur um ein Geringes hinter dem Umsatz des in dieser Beziehung ausnahmsweise günstigen Jahres 1903 (1,426 Millionen Rubel) zurück. Dabei gestaltete sich das Berichtsjahr in Bezug auf die Activität der Handelsbilanz ebenso günstig wie das Jahr 1903, das bisher in dieser Hinsicht als das beste des ganzen nächstliegenden Decenniums figurirte. Die ersten 11 Monate beider Jahre schlossen mit einem Ueberschuss der Ausfuhr über die Einfuhr von rund 325 Millionen Rubeln.

Bei Betrachtung des Ganges und der Lage der Industrie kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass dieser in den letzten Jahren zu immer grösserer Bedeutung gelangte Zweig unseres nationalen Erwerbes unter den aussergewöhnlichen Verhältnissen zweifelsohne erheblich gelitten hat. Die ganze Schwere der nachtheiligen Einflüsse lässt sich auch hier zur Zeit noch nicht ermessen, da die ungünstigen Wirkungen der Kriegszeit nicht sofort zu Tage treten. Doch steht soviel fest, dass sich bereits im Berichtsjahre in mehreren Branchen beträchtliche Schwierigkeiten geltend gemacht haben, wodurch eine ganze Anzahl von Betrieben veranlasst wurde, ihre Production einzuschränken und ihre Arbeitszeit zu verkürzen. Andererseits kann jedoch nicht in Abrede gestellt werden, dass einige Zweige,



namentlich die metallurgische und mechanische Industrie, ihre Production, infolge von umfangreichen staatlichen Bestellungen zu Kriegszwecken, erhöht haben. Was die einzelnen wichtigen Zweige der heimischen Industrie anbelangt, so hat sowohl die Roheisen- als Steinkohlen-erzeugung im Jahre 1904 solche Quantitäten ergeben, die das höchste Mass der von diesen Betriebszweigen bei uns jemals vorher erreichten Productivität noch übersteigen. Doch haben sich in einigen Branchen der Eisenindustrie zu Ende des Jahres Kennzeichen von Schwierigkeiten beim Absatz sowie ein Rückgang der Verkaufspreise bemerkbar gemacht. Ferner wurde die Kohlenindustrie des Dombrowobassins in der zweiten Jahreshälfte durch die Einschränkung der Nachfrage seitens der Manufacturwaarenfabriken in schwere Verlegenheit gebracht. In eine überaus kritische Lage gerieth die Manufacturwaaren-industrie des Weichselgebiets, namentlich der Weberei- und Spinnereibetrieb im Lodzer Rayon, die jedoch nur für die weniger kreditfähigen kleineren und mittleren Unternehmungen verhängnissvoll geworden ist. Auch im Moscauer Fabrikrayon haben sich, wenn auch in geringerem Masse, Schwierigkeiten geltend gemacht, besonders in der Baumwollindustrie, die ohnehin durch die fortgesetzten Schwankungen am Rohbaumwollmarkte beunruhigt wurde. Diesem so hervorragenden Industriezweige, der, wie wohl kein anderer, ganz besonders auf den Absatz in der breiten Masse des Volkes angewiesen ist, dürften, infolge der durch die Zeitverhältnisse bedingten Schwächung der Kaufkraft der Bevölkerung, im laufenden Jahre sehr ernsthafte Erschütterungen bevorstehen, wie denn überhaupt der gesamten Fabrikindustrie, im Hinblick auf die, bereits seit Monaten in allen Theilen des Reiches anhaltende Arbeiterbewegung, nur ein sehr ungünstiges Prognostikon gestellt werden kann.

Einen Lichtblick hat das verflossene Jahr unserer industriellen und commerziellen Welt durch den am 28. Juli 1904 erfolgten Abschluss des Zusatzvertrages zu dem deutsch-russischen Handels- und Schiffahrts-vertrag vom 10. Februar 1894 gebracht. Die Auswechselung der Ratificationsurkunden des Vertrages, dessen Wirksamkeit mit dem 1. März n. St. 1906 beginnt, erfolgte am 15. (28.) Februar des laufenden Jahres. Zwar involviret dieses neue Handelstractat nicht ganz unwesentliche Zollerhöhungen für manche unserer wichtigen Import- und Exportartikel (Getreide!), doch sind unserem Handel, worauf nicht genug Gewicht gelegt werden kann, dadurch für einen fast zwölfjährigen Zeitraum wiederum bestimmte Wege im Verkehr mit dem für den russischen Import- und Exporthandel wichtigsten Lande, an das uns uralte Handelsbeziehungen knüpfen, vorgezeichnet. Ferner enthält dieser Vertrag als zweite wesentliche Grundlage für die Weiterentwicklung unseres Handels die gegenseitige Zusicherung der unbeschränkten Meistbegünstigung.

Wenige Tage nach dem Austausch der Ratificationsurkunden zwischen Russland und Deutschland fand in St. Petersburg die Unterzeichnung des russisch-bulgarischen Handelstractates statt. In nächster Zeit steht der Abschluss weiterer Verträge mit anderen Staaten bevor.

Ueber die Lage der Seeschifffahrt im Jahre 1904 ist zu berichten, dass sich die Hoffnung der Rheder auf eine Aufbesserung der Frachten nicht erfüllt hat, eher ist noch ein Rückgang in den Raten zu verzeichnen. Selbst im Herbst wollten sie nicht anziehen, sondern hielten sich durchschnittlich auf dem ausserordentlich niedrigen Sommerniveau. Ohne Zweifel ist das letzte Jahr ein ganz besonders schwieriges für die grösste Anzahl der Rheder in der ganzen Welt gewesen und nur ein kleiner Theil der Schifffahrtsunternehmer fand durch den Krieg lohnende Beschäftigung. Im Allgemeinen gestalteten sich die Verhältnisse für die Linienrhedereien wesentlich besser, als für die in freier Fahrt befindlichen Dampfer.

Um der schon seit längerer Zeit auf dem Frachtenmarkt lastenden Depression durch Festsetzung von Minimalraten entgegenzuwirken, wurde im Jahre 1904 eine „Internationale Vereinigung der Segelschiffsrheder“, der zu Beginn des Jahres 1905 etwa 87% aller englischen, französischen und deutschen Segelschiffsräume angehörten, ins Leben gerufen, wodurch dem weiteren Sinken der Frachten Einhalt gethan, ja sogar bisweilen eine mässige Erhöhung bewirkt wurde.

Im Februar des laufenden Jahres wurde ein internationaler Rhedercongress in Kopenhagen abgehalten, auf welchem Vertreter von Dampfschifffahrtsunternehmungen in England, Frankreich, Deutschland, Holland, Belgien, Spanien, Norwegen, Schweden, Finland, Russland und Dänemark zu dem Zweck versammelt waren, den Versuch zu machen, Minimalfrachten für Holzladungen von schwedischen, finländischen, russischen und deutschen Häfen einzuführen. Die Versammlung einigte sich darüber, dass die Frachtsätze, die von den seitens des Congresses gewählten Repräsentanten festgesetzt waren, bis zur nächsten Versammlung im Juni als die niedrigste Frachtbasis anzusehen sind.

Kohlenfrachten sowie Getreidefrachten von den russischen Häfen blieben fürs erste ausser Betracht.

Ferner erkannten die Delegirten, die eine Gesamttonnage von über 4 Millionen Tons vertraten, einstimmig die Nothwendigkeit einer sofortigen Bildung einer „Internationalen Organisation für Dampfschiffsrheder“, die an den Frachten in der Nord- und Ostsee sowie in dem Weissen Meer interessirt sind, an. Die endgiltige Bildung der Organisation soll bei der erwähnten Zusammenkunft in Juni erfolgen.

Die Zukunft wird lehren, ob diese Bemühungen von Erfolg gekrönt sein werden.



Abgeschlossene Maassnahmen von einschneidender Bedeutung auf dem Gebiete der Handelsgesetzgebung hat uns das verflossene Jahr, abgesehen von der Verordnung über die Gewährung von Darlehen zur Erwerbung von in Russland aus russischen Materialien neu gebauten Seehandelschiffen aus Holz und Metall, nicht gebracht, jedoch sind zahlreiche neue Gesetzprojecte in Angriff genommen worden.

Hier muss vor allen Dingen des die Interessen der gesamten Handelswelt berührenden, vom Finanzministerium ausgearbeiteten Entwurfs einer neuen Verordnung über die Reichsgewerbsteuer, die von einer beim Finanzministerium im November stattgehabten zahlreich besuchten Conferenz beprüft worden ist, gedacht werden. Das Resultat der langwierigen Verhandlungen auf der Conferenz war, dass die Gesetznovelle, die stark fiscalische Tendenzen aufwies, gemäss dem dabei zu Tage geförderten sehr reichhaltigen Material, vom Finanzministerium völlig umgearbeitet werden sollte, um dann derselben Conferenz noch einmal vorgelegt zu werden.

In zweiter Linie sind die auf die Creirung eines alle russische Börsen-Comités einigenden Organismus zum Schutze der Interessen von Handel und Industrie abzielenden Massnahmen zu erwähnen, in welcher Angelegenheit im Berichtsjahre ein wesentlicher Fortschritt zu verzeichnen ist. Es wurde nämlich von dem im April 1904 beim St. Petersburger Börsen-Comité einberufenen Congress der Vertreter der Börsen-Comités der Hafenstädte beschlossen, ohne die Bestätigung der im Finanzministerium ausgearbeiteten Gesetzprojecte über die Congresse der Börsenvertreter und die Organe derselben auf dem vorschriftsmässigen Wege abzuwarten, in St. Petersburg ein besonderes temporäres Bureau zu errichten zur Erörterung und Bearbeitung von Fragen, welche die Bedürfnisse des Börsenhandels (des Binnen- wie des Aussenhandels), insbesondere des Handels mit Getreide und anderen landwirthschaftlichen Producten, betreffen, sowie zur Vertheidigung der Interessen des Exporthandels den ausländischen Käufern von Exportwaaren, sowie deren Börsen- und Handelsverbänden gegenüber. Das Reglement für dieses Bureau hat im laufenden Jahre die Genehmigung des Finanzministers erhalten.

Unter den zahlreichen anderen im Berichtsjahre resp. in früheren Jahren in Angriff genommenen Gesetzprojecten, die bisher noch nicht zum Abschluss gebracht worden sind, heben wir folgende hervor: die geplante Börsenreform, die Regeln über die Registrirung von Seeschiffen, die neue Concursordnung, der Entwurf einer neuen Redaction der Notariatsordnung, die Reform resp. Aufhebung der Commerzgerichte, der Entwurf über das Recht der Forderungen, ferner Massnahmen zum Schutze des Heringsimports der Baltischen Häfen, der infolge der zollfreien Einfuhr von Heringen über Archangel seinem völligen Ruin entgegengeht. In dieser Angelegenheit ist vom Finanzministerium zu

Beginn des laufenden Jahres dem Reichsrathe eine Vorlage wegen Verzollung der über Archangel zur Einfuhr gelangenden gesalzenen Heringe auf allgemeiner Grundlage unterbreitet worden, doch steht die Bestätigung seitens des Reichsraths noch immer aus.

In Bezug auf die bereits im Jahre 1903 von der Hauptverwaltung für Handelsschifffahrt angeregte Frage der Revision der Pudabgabensätze ist zu erwähnen, dass begründete Aussicht vorhanden ist, dass die Grundlagen der Erhebung der Pudabgabe noch im Laufe dieses Jahres einer eingehenden Durchsicht unterzogen werden und zwar wird beabsichtigt, die Anzahl der Abgabensätze zu vergrössern, als geringsten Satz  $\frac{1}{8}$  resp.  $\frac{1}{10}$  Kopeken und als höchsten Satz 3 Kopeken zu erheben, wobei gleichzeitig die Abgaben in einem gewissen Verhältniss zum Werthe der Waaren festgesetzt werden sollen.

Die auf dem im November 1904 stattgehabten Congress der Flachs- und Hanfhändler ausgearbeiteten Massnahmen gegen Missbräuche im Handel mit Hanf und Flachs, wodurch die bereits seit mehreren Jahren bestehenden Regeln für den Handel mit diesen Artikeln einer Abänderung resp. Ergänzung unterworfen wurden, haben bisher noch keine Bestätigung erlangt.

Von grosser Bedeutung für unseren örtlichen Holzhandel war die im Berichtsjahre erfolgte Revision des Ortsstatuts über die Holzflössung innerhalb der Grenzen des Rigaschen Hafens, die die Herausgabe eines neuen, den Bedürfnissen des Handels mehr entsprechenden Statuts zur Folge hatte.

Die wichtigste Riga tangirende Massnahme auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens ist die vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten getroffene Verfügung, dass die Fracht für alle Getreidearten, die in der Zeit vom 13. November 1904 bis 15. Februar 1905 in Riga eintreffen und vor ihrer Ankunft resp. ihrer Ausladung auf Wunsch der Waareneigenthümer nach Libau oder Windau umdirigirt wurden, nach den betreffenden Tarifen für die ganze durchlaufene Strecke von der Versandstation bis zur endgiltigen Empfangsstation ohne Erhebung von Zuschlags- und Nebengebühren in Riga zu berechnen ist.

Die weitere Ausdehnung des russischen Schienennetzes ist auch im Berichtsjahre erheblich gefördert worden. Dem regelmässigen Verkehr wurden 1176 Werst und dem temporären Verkehr 437 Werst neuer normalspuriger Bahnen übergeben, sodass die Gesamtlänge der russischen Eisenbahnen zum 1. Januar, nach Angabe des Finanzministeriums 56,357 Werst betrug. Unter den neu erbauten Bahnen sind die Strecken Silan-(Kreutzburg)-Tuckum und Nowossokolniki-Witebsk für Riga die wichtigsten.

Im Bau befinden sich 4,715 Werst, welche von der Krone angelegt werden, darunter die Orenburg-Taschkenter Bahn, welche mit einer Zweigbahn von Kinel nach Orenburg der Ssamara-Slatouster Bahn



unter der Bezeichnung „Taschkenter Linie“ eine besondere Bahn bildet, auf welcher am 1. Januar c. der temporäre Verkehr eröffnet worden ist. Im laufenden Jahre steht ferner die Fertigstellung der 1,067 Werst langen Nordbahn (Wjätka-Wologda-St. Petersburg) und der 1,083 Werst langen Bologoje-Polotzk-Siedlez-Bahn bevor.

Die bei uns in jedem Herbst zu Tage tretenden Getreideansammlungen auf den Stationen der Eisenbahnen im Innern des Reiches waren im Berichtsjahre, namentlich auf den für uns wichtigen Strecken Ssamara-Slatoust, Rjasan-Uralsk und der hinter Grjäsi belegenen Strecke der Südostbahnen, besonders umfangreich, was in erster Linie dem starken Verkehr der Militärzüge in Verbindung mit der Ablenkung eines Theiles des rollenden Materials auf die Sibirische Magistrallinie zu Kriegszwecken zuzuschreiben war. Da dieser Missstand, der sehr ernste Schwierigkeiten sowohl für den Getreideabsatz im Inlande als auch namentlich für den Exporthandel zur Folge hatte, trotz aller seitens der Regierung ergriffenen Massnahmen, nicht nur im Berichtsjahre, sondern auch im laufenden Jahre fast von Tag zu Tage eine schärfere Form annahm, so wurde auf einer in dieser Angelegenheit in St. Petersburg zu Beginn des Monats Februar abgehaltenen Konferenz, an der auch Vertreter des Handels und der Landwirthschaft Theil nahmen, beschlossen, unverzüglich zur Ausarbeitung von Massnahmen zu schreiten, um die gewaltigen auf den Stationen liegenden Getreidemengen (ca. 120 Millionen Pud) an ihre Bestimmungsorte zu befördern. Doch auch diese Massnahmen, die in der sofortigen Errichtung eines Central-Vertheilungsbureaus unter Betheiligung von Vertretern der Landwirthschaft und des Handels und von Filialbureaux auf den einzelnen Stationen, sowie in der sofortigen Abcommandirung von Sachverständigen auf die betreffenden Strecken bestanden, haben bisher wenig gefruchtet, sodass ein Theil des Getreides wohl noch bis zum Erscheinen der neuen Ernte nicht fortgeschafft sein dürfte.

In Bezug auf die Anlage des Rigaer Eisenbahnhafens können wir berichten, dass, nachdem bereits im Jahre 1903 die Vertiefungsarbeiten im Hafenbassin beendet worden sind, mit dem Schluss des Jahres 1904 auch die vom Ministerium der Wegecommunicationen im Project bestätigten Quaibauten (ca. 400 Faden Länge) fertiggestellt sind.

Das Börsengeschäft hat im Berichtsjahre einen wenig günstigen Verlauf genommen. Infolge der politischen Constellation befanden sich die Börsen bereits seit Anfang des Jahres in einer sehr nervösen Stimmung, die sich nach dem Ausbruch der Feindseligkeiten im Fernen Osten derart steigerte, dass sie in eine völlige Panik ausartete. Zwar wurde die Deroute, die einen Courssturz sämtlicher Staatspapiere und Privateffecten zur Folge hatte, bald wieder eingedämmt, doch blieb das Geschäft während des ganzen Jahres unter dem Einfluss der politischen Beklemmungen ein unsicheres und oft stagnirendes. Infolge der Ent-

werthung einer bedeutenden Anzahl von soliden Anlagepapieren ist das Jahr für das besitzende Capitalistenpublicum als ein recht schlechtes zu bezeichnen. Die Course der Staatspapiere haben sich nicht zu erholen vermocht, sie standen im Gegentheil um die Jahreswende auf einem weit niedrigeren Niveau als zur Zeit der stärksten Deroute im Januar.

Was dagegen unsere Privateffecten anbetrifft, so begannen sich die Course mehrerer Papiere nach zeitweiligem Sinken in der zweiten Hälfte des Jahres wieder allmählich zu festigen. Zu dieser Kategorie gehören namentlich die meisten Actien unserer Handels- und Agrarbanken, sowie der metallurgischen und mechanischen Betriebe. Auch die Actien von Versicherungsgesellschaften, sowie einiger Eisenbahnunternehmungen haben zum Theil Coursaufbesserungen erfahren, während die Actien zahlreicher anderer Unternehmungen so z. B. in der Naphthaindustriebranche entweder einen starken Preissturz aufweisen oder aber auf ihrem zu Anfang des Jahres eingenommenen Tiefstande verharren.

Die Wechselcourse haben ihren Stand auch im letzten Jahre wenig verändert. So bewegte sich z. B. der Rubelcours (Dreimonatscours) auf Berlin an der hiesigen Börse während des ganzen Jahres im Monatsdurchschnitt zwischen 45,95 und 45,67 $\frac{1}{2}$  Rubel pro 100 Mark gegen 45,90 und 45,75 Rubel im Jahre 1903.

An der Rigaer Börse gestaltete sich der Rubelcours (Dreimonatscours) auf Berlin im Monatsdurchschnitt des Berichtsjahres wie folgt:

|                                     | höchster                     | niedrigster         | durchschnittl.        |
|-------------------------------------|------------------------------|---------------------|-----------------------|
|                                     | Cours in Rubeln pro 100 Mark |                     |                       |
| Januar . . . . .                    | 45,95                        | 45,87 $\frac{1}{2}$ | 45,91 $\frac{2}{3}$   |
| Februar . . . . .                   | 45,92 $\frac{1}{2}$          | 45,80               | 45,85 $\frac{5}{8}$   |
| März . . . . .                      | 45,85                        | 45,75               | 45,78 $\frac{3}{4}$   |
| April . . . . .                     | 45,85                        | 45,77 $\frac{1}{2}$ | 45,80 $\frac{5}{6}$   |
| Mai . . . . .                       | 45,82 $\frac{1}{2}$          | 45,77 $\frac{1}{2}$ | 45,78 $\frac{7}{16}$  |
| Juni . . . . .                      | 45,85                        | 45,80               | 45,81 $\frac{2}{3}$   |
| Juli . . . . .                      | 45,85                        | 45,82 $\frac{1}{2}$ | 45,84 $\frac{13}{18}$ |
| August . . . . .                    | 45,82 $\frac{1}{2}$          | 45,80               | 45,81 $\frac{17}{18}$ |
| September . . . . .                 | 45,80                        | 45,77 $\frac{1}{2}$ | 45,77 $\frac{13}{16}$ |
| October . . . . .                   | 45,75                        | 45,67 $\frac{1}{2}$ | 45,69 $\frac{1}{6}$   |
| November . . . . .                  | 45,72 $\frac{1}{2}$          | 45,67 $\frac{1}{2}$ | 45,70 $\frac{5}{9}$   |
| December . . . . .                  | 45,85                        | 45,70               | 45,74 $\frac{13}{18}$ |
| Durchschnittl. im ganzen Jahre 1904 | 45,95                        | 45,67 $\frac{1}{2}$ | 45,79 $\frac{33}{52}$ |
| dagegen im Jahre 1903 . . . . .     | 45,90                        | 45,75               | 45,81 $\frac{9}{13}$  |
| „ „ „ 1902 . . . . .                | 46,02 $\frac{1}{2}$          | 45,75               | 45,89 $\frac{1}{2}$   |
| „ „ „ 1901 . . . . .                | 45,90                        | 45,70               | 45,82 $\frac{1}{26}$  |
| „ „ „ 1900 . . . . .                | 45,75                        | 45,55               | 45,65 $\frac{21}{52}$ |
| „ „ „ 1899 . . . . .                | 45,75                        | 45,45               | 45,64 $\frac{8}{21}$  |
| „ „ „ 1898 . . . . .                | 45,85                        | 45,52 $\frac{1}{2}$ | 45,70 $\frac{15}{26}$ |



|                  |                    | höchster                          | niedrigster                       | durchschnittl.                      |
|------------------|--------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
|                  |                    | Cours in Rubeln pro 100 Mark      |                                   |                                     |
| dagegen im Jahre | 1897 . . . . .     | 45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,57 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,72 <sup>15</sup> / <sub>26</sub> |
| "                | " " 1896 . . . . . | 45,87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,71 <sup>47</sup> / <sub>52</sub> |
| "                | " " 1895 . . . . . | 45,67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,02 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,28 <sup>9</sup> / <sub>52</sub>  |
| "                | " " 1894 . . . . . | 45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 44,97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,42                               |
| "                | " " 1893 . . . . . | 48,12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,40                             | 46,50 <sup>1</sup> / <sub>42</sub>  |
| "                | " " 1892 . . . . . | 50,05                             | 45,87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 48,48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   |
| "                | " " 1891 . . . . . | 52,00                             | 40,37 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 44,72 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>   |
| "                | " " 1890 . . . . . | 45,05                             | 37,47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 41,97                               |
| "                | " " 1889 . . . . . | 47,95                             | 44,65                             | 46,24 <sup>15</sup> / <sub>17</sub> |
| "                | " " 1888 . . . . . | 61,40                             | 45,12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 52,70 <sup>17</sup> / <sub>21</sub> |

Die ziffernmässigen Resultate des Rigaer Aussenhandels im Jahre 1904 sind weit hinter denen des Vorjahres zurückgeblieben, das allerdings in dieser Hinsicht als Recordjahr anzusehen ist. Doch muss dabei berücksichtigt werden, dass für das soeben verflossene Jahr zur Zeit nur die vorläufigen Daten ermittelt werden konnten, die namentlich hinsichtlich des Importhandels wesentlich niedriger ausfallen als die definitiven Angaben, die für das Jahr 1903 sowie die anderen Jahre in den weiter unten folgenden Tabellen eingestellt worden sind. Der Werth unseres auswärtigen Handels, der rund 173 Millionen Rubel betrug, stellte sich nämlich um 61<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Millionen Rubel niedriger als im Jahre 1903. Unter den Gründen, die das relativ ungünstige Ergebniss herbeigeführt haben, ist besonders die mangelhafte Flachsernte des Jahres 1903 hervorzuheben, die einen Rückgang des Flachsexports um 3<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Millionen Pud zur Folge hatte. Auch die ungünstigen Conjunctionen im Roggen- und Gerste-, sowie im Saeleinsaatgeschäft, welch' letzterem nur ein geringes Quantum Waare von minderwerthiger Qualität zur Verfügung stand, haben dazu beigetragen. Eine Einschränkung hat ferner der Butterexport erfahren. Endlich ist hier noch die Abnahme in der Einfuhr zahlreicher werthvoller Artikel wie Thee, Gummi, Blei, Korkholz, Jute etc. von Einfluss gewesen. Indessen kann, trotz gewisser hemmender Einflüsse, die die Wirksamkeit der geschäftlichen Unternehmungen in der einen oder anderen Branche beeinträchtigt haben, das Rigasche Exportgeschäft im Grossen und Ganzen nicht gerade als ein schlechtes bezeichnet werden.

Was unsere Industrie anbelangt, so sind an ihr die Folgen der auf uns lastenden Kriegszeit nicht spurlos vorübergegangen. Das Jahr 1904 liess eine Fortentwicklung derjenigen Branchen, die im Jahre 1903, nach mehrjährigen schweren Erschütterungen, in der Gesundheit begriffen waren, nicht zu, ja es ist sogar auf manchen Gebieten wieder eine Verschlechterung eingetreten.

Sehr schwierige Verhältnisse hat uns das laufende Jahr durch die Arbeiterbewegung sowie überhaupt durch die im ganzen Reiche herrschende Unruhe gebracht, die unser gesamtes Geschäftsleben immer wieder von neuem aufwühlen und zerrütten. Unter dieser Unsicherheit müssen naturgemäss Handel und Wandel, die in steter Furcht vor künftigen heftigen Erschütterungen schweben, schwer leiden. Wann wir zu geordneten Verhältnissen, die unsere Geschäftsthätigkeit wieder in ihre alten gewohnten Bahnen zu lenken vermögen, zurückkehren werden, ist vorderhand nicht abzusehen.

Der Werth des Rigaer Exports und Imports betrug seit dem Jahre 1866:

| Im Mittel der<br>Jahre | der zur See<br>importirten Waaren<br>Rubel | der zur See<br>exportirten Waaren<br>Rubel |
|------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 1866—1870 :            | 14,419,305                                 | 31,024,129                                 |
| 1871—1875 :            | 22,537,505                                 | 37,540,182                                 |
| 1876—1880 :            | 32,609,535                                 | 55,072,441                                 |
| 1881—1885 :            | 27,442,544                                 | 56,692,925                                 |
| 1886—1890 :            | 21,139,757                                 | 53,213,961                                 |
| 1891 :                 | 18,830,838                                 | 54,453,245                                 |
| 1892 :                 | 20,698,639                                 | 41,543,484                                 |
| 1893 :                 | 26,384,643                                 | 46,990,857                                 |
| 1894 :                 | 33,066,954                                 | 47,786,089                                 |
| 1895 :                 | 30,747,310                                 | 65,393,577                                 |
| 1891—1895 :            | 25,945,677                                 | 51,233,451                                 |
| 1896 :                 | 42,081,397                                 | 64,889,137                                 |
| 1897 :                 | 43,578,327                                 | 66,599,811                                 |
| 1898 :                 | 58,481,526                                 | 70,299,434                                 |
| 1899 :                 | 63,555,661                                 | 77,905,955                                 |
| 1900 :                 | 58,599,935                                 | 71,048,935                                 |
| 1896—1900 :            | 53,219,369                                 | 70,148,655                                 |
| 1901 :                 | 55,300,368                                 | 77,265,779                                 |
| 1902 :                 | 73,511,061                                 | 93,239,709                                 |
| 1903 :                 | 105,843,912                                | 128,989,277                                |
| 1904 :                 | 62,184,874                                 | 110,911,805                                |

Ein Blick auf das vorstehende Zahlenbild lehrt, dass die Jahre von 1898 ab die höchsten Ziffern aufweisen, wobei wir den Culminationspunkt der ganzen Werthscala im Jahre 1903 finden. Ein starker Niedergang macht sich im Berichtsjahre dem Jahre 1903 gegenüber bei unserem Einfuhrhandel geltend. Da, wie wir bereits hervorgehoben haben, für das Berichtsjahr zur Zeit nur die vorläufigen Daten vorliegen, während für alle anderen Jahre die definitiven Ziffern eingestellt sind, dürfte sich das letztjährige Resultat doch noch etwas günstiger stellen, als oben angegeben. Immerhin wird aber der Ausfall auch dann noch



ein ganz erheblicher sein, was im Hinblick auf die Thatsache, dass eine ganze Reihe werthvoller Einfuhrartikel in geringeren Quantitäten bezogen worden ist, nicht Wunder nehmen kann. So ergaben u. A. folgende Waaren ein Minus: Kaffee um rund 3000 Pud, Thee um 104,000 Pud, Wein und Champagner um 12,500 Pud, Blei um 58,000 Pud, Korkholz um 74,000 Pud, rohe Jute um 65,500 Pud, Maschinentheile um 284,000 Pud, Gummi um 31,000 Pud, Coprah um 47,000 Pud, ferner Heringe, Reis, künstliche Düngemittel, Salpeter, Gusseisen, Quarz, Soda und Wachs. Eine Zunahme ist dagegen für den Bezug von roher Baumwolle (um 271,000 Pud), Eisen (um 54,000 Pud), Stahl (um 56,000 Pud), Quebrachoholz (um 132,000 Pud), Gerbstoffe (um 38,000 Pud), Harz (um 82,000 Pud), landwirthschaftlichen und anderen Maschinen (um 328,000 Pud), Schwefel (um 49,000 Pud), Steinkohlen und Coaks (um 1,268,000 Pud), sowie einige andere minder wichtige Artikel zu constatiren.

Auch bei unserem Export zeichnet sich das Jahr 1903 durch die höchste Werthziffer (129 Millionen Rubel) aus. Es folgt alsdann das Berichtsjahr mit einem Ausfuhrwerth von 111 Millionen Rubel, der sich bei der endgiltigen Berechnung um ca. 6 bis 7 Millionen Rubel erhöhen dürfte. Der im Berichtsjahre zu Tage getretene Rückgang, der sich auf ca. 11 bis 12 Millionen Rubel stellt, ist hauptsächlich der verminderten Verschiffung von Flachs ( $3\frac{1}{3}$  Millionen Pud weniger), Tors (274,000 Pud weniger), Säesaat (136,000 Pud weniger), Butter (296,000 Pud weniger), Roggen (533,000 Pud weniger), Gerste (490,000 Pud weniger) und Hafer (104,000 Pud weniger) zuzuschreiben. Der hierdurch entstandene Ausfall konnte durch die Steigerung im Export von Weizen (ca. 4,9 Millionen Pud mehr), Flachsheede (192,000 Pud mehr), Oelkuchen (494,000 Pud mehr), Wild und Geflügel (28,000 Pud mehr), Häuten und Fellen (93,000 Pud mehr) und Mineralöl (70,000 Pud mehr) nicht ausgeglichen werden.

Der Gesamtumsatz unseres Aussenhandels werthete demnach:

|            |                 |                    |
|------------|-----------------|--------------------|
| 1866—1870: | 45,443,434 Rbl. | durchschnittlich   |
| 1871—1875: | 60,077,687      | „ „                |
| 1876—1880: | 87,681,976      | „ „                |
| 1881—1885: | 84,135,469      | „ „                |
| 1886—1890: | 74,353,718      | „ „                |
| 1891:      | 73,284,083      | „                  |
| 1892:      | 62,242,123      | „                  |
| 1893:      | 73,375,500      | „                  |
| 1894:      | 80,853,043      | „                  |
| 1895:      | 96,140,888      | „                  |
| 1891—1895: | 77,179,127      | „ durchschnittlich |
| 1896:      | 106,970,534     | „                  |

|           |             |                    |
|-----------|-------------|--------------------|
| 1897 :    | 110,178,138 | Rbl.               |
| 1898 :    | 128,780,960 | "                  |
| 1899 :    | 140,731,215 | "                  |
| 1900 :    | 131,574,083 | "                  |
| 1896—1900 | 123,646,986 | " durchschnittlich |
| 1901 :    | 132,566,147 | "                  |
| 1902 :    | 167,050,770 | "                  |
| 1903 :    | 234,833,189 | "                  |
| 1904 :    | 173,146,679 | "                  |

Nach der vorläufigen Werthberechnung steht das Berichtsjahr hinter dem Jahre 1903 um  $61\frac{2}{3}$  Millionen Rubel zurück, ist aber allen anderen Vorjahren erheblich überlegen.

Das Verhältniss des Rigaer Exports zu dem Ausfuhrhandel unserer wichtigsten Nachbarhäfen wird durch folgende Tabelle veranschaulicht.

Es werthete der Export aus :

|                                | 1896—1900  | 1901       | 1902       | 1903        | 1904        |
|--------------------------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|
|                                | Rbl.       | Rbl.       | Rbl.       | Rbl.        | Rbl.        |
| Riga . . . . .                 | 70,148,657 | 77,265,779 | 93,239,709 | 128,989,277 | 110,961,805 |
| St. Petersburg. mit Kronst. *) | 60,632,271 | 73,662,122 | 60,696,527 | ?           | ?           |
| Reval . . . . .                | 28,190,317 | 27,917,258 | 21,754,613 | 23,090,567  | 29,163,878  |
| Pernau . . . . .               | 4,597,815  | 3,656,234  | 3,582,898  | 5,412,632   | 3,910,825   |
| Windau . . . . .               | 1,506,728  | 2,327,938  | 12,563,974 | 22,346,907  | 17,305,155  |
| Libau . . . . .                | 39,338,793 | 57,796,005 | 44,618,232 | 32,215,628  | 36,512,020  |

Das Uebergewicht Rigas tritt namentlich in den letzten Jahren ganz besonders hervor. Der Export Revals und Pernaus hat sich in der oben betrachteten Zeitperiode, abgesehen von einigen Schwankungen, im Grossen und Ganzen in denselben Grenzen gehalten, während Libaus Ausfuhrhandel eine rückgängige Tendenz zeigt, was sich durch das Emporkommen des Windauer Hafens erklärt. Die im Jahre 1904 bemerkbare Einschränkung im Ausfuhrhandel Windaus ist durch den starken Ausfall in der Verschiffung von Flachs bedingt. An der russischen Totalausfuhr im Jahre 1904 participirte Riga mit  $11,6\%$ , Libau mit  $3,8\%$ , Reval mit  $3,1\%$ , Windau mit  $1,8\%$  und Pernau mit  $0,4\%$ , während im Jahre 1901 der procentuale Antheil Rigas  $12,7\%$ , St. Petersburgs  $12,1\%$ , Revals  $4,6\%$ , Libaus  $9,5\%$ , Pernaus  $0,6\%$  und derjenige Windaus, das damals noch keine Eisenbahnverbindung mit dem russischen Schienennetz besass, nur  $0,4\%$  ausmachte.

Da auch nur einigermaßen zuverlässige Daten für die Verkehrsrichtung unseres auswärtigen Handels im Jahre 1904 zur Zeit der Abfassung dieses Berichts nicht beschafft werden konnten, müssen wir uns in den nachfolgenden die wichtigsten Bestimmungsländer für unsere Exportwaaren betreffenden tabellarischen Uebersichten auf die Ver-

\*) Die Daten für die Jahre 1903 und 1904 sind noch nicht publicirt.



gleichung der Jahre bis 1903 beschränken. Die hauptsächlichsten Herkunftsländer für unsere Einfuhrwaaren werden wir in dem zweiten Abschnitt dieses Berichts, der den Importverkehr behandelt, betrachten.

An dem Werth der Rigaer Ausfuhr waren die wichtigsten Bestimmungsländer für unsere Waaren folgendermassen theilhaftig:

| Im Mittel der<br>Jahre | nach<br>Grossbritannien | nach<br>Deutschland | nach<br>Belgien*) | nach<br>Frankreich | nach<br>Holland*) |
|------------------------|-------------------------|---------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| Werth in Rubeln        |                         |                     |                   |                    |                   |
| 1866—1870 :            | 15,510,967              | 1,868,269           | 4,685,942         | 4,418,575          | 2,059,779         |
| 1871—1875 :            | 17,263,707              | 4,042,864           | 4,603,409         | 4,376,075          | 3,278,327         |
| 1876—1880 :            | 24,077,698              | 7,995,373           | 6,252,271         | 6,310,075          | 5,698,331         |
| 1881—1885 :            | 26,478,404              | 7,358,323           | 6,583,859         | 6,859,417          | 4,661,726         |
| 1886—1890 :            | 24,785,010              | 6,267,196           | 6,574,994         | 5,702,821          | 4,039,295         |
| 1891 :                 | 22,468,929              | 10,540,416          | 5,081,987         | 4,784,419          | 4,839,176         |
| 1892 :                 | 20,784,932              | 5,676,833           | 5,739,816         | 4,056,271          | 3,159,035         |
| 1893 :                 | 20,827,680              | 4,788,090           | 9,058,110         | 7,608,981          | 2,335,812         |
| 1894 :                 | 22,929,896              | 7,054,520           | 7,633,637         | 4,665,371          | 3,262,745         |
| 1895 :                 | 28,757,908              | 10,928,380          | 10,833,819        | 7,850,235          | 3,140,817         |
| 1891—1895 :            | 23,153,869              | 7,797,648           | 7,669,474         | 5,793,076          | 3,347,517         |
| 1896 :                 | 25,517,896              | 11,656,458          | 10,499,144        | 7,920,931          | 5,156,664         |
| 1897 :                 | 27,271,340              | 11,204,438          | 10,413,534        | 7,011,964          | 6,637,478         |
| 1898 :                 | 26,992,454              | 11,942,327          | 10,631,864        | 7,460,547          | 7,486,459         |
| 1899 :                 | 33,077,094              | 11,497,580          | 11,660,072        | 11,752,989         | 5,218,454         |
| 1900 :                 | 28,635,589              | 14,714,828          | 9,608,418         | 8,758,180          | 6,233,338         |
| 1896—1900 :            | 28,298,875              | 12,203,126          | 10,562,606        | 8,580,922          | 6,146,479         |
| 1901 :                 | 36,160,678              | 13,989,439          | 9,093,613         | 7,205,117          | 5,277,111         |
| 1902 :                 | 43,489,960              | 19,443,122          | 11,842,827        | 9,047,712          | 4,201,939         |
| 1903 :                 | 58,397,021              | 27,625,526          | 16,480,736        | 16,012,130         | 3,495,119         |

sodass von dem Gesamtwert der exportirten Waaren entfielen :

| Im Mittel der<br>Jahre | auf<br>Grossbrit.<br>% | auf<br>Deutschl.<br>% | auf<br>Belgien*)<br>% | auf<br>Frankreich<br>% | auf<br>Holland*)<br>% |
|------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|
| 1866—1870 :            | 49,9                   | 6,0                   | 15,2                  | 14,3                   | 6,7                   |
| 1871—1875 :            | 46,0                   | 10,8                  | 12,3                  | 11,7                   | 8,7                   |
| 1876—1880 :            | 43,7                   | 14,5                  | 11,3                  | 11,5                   | 10,4                  |
| 1881—1885 :            | 46,7                   | 13,0                  | 11,6                  | 12,1                   | 8,2                   |
| 1886—1890 :            | 46,6                   | 11,8                  | 12,3                  | 10,7                   | 7,6                   |
| 1891 :                 | 41,3                   | 19,3                  | 9,3                   | 8,8                    | 8,9                   |
| 1892 :                 | 50,0                   | 13,7                  | 13,8                  | 9,8                    | 7,6                   |

\*) Da die nach Holland und Belgien verschifften Waarenmengen erfahrungsgemäss theilweise ihren Weg nach Deutschland nehmen, dürften sich die Ziffern für die beiden erstgenannten Staaten nach Abzug der für den deutschen Consum bestimmten Transitwaaren nicht unerheblich vermindern, während die Deutschland betreffenden Ziffern durch Zuschlag dieser Waarenquantitäten eine Steigerung erfahren dürften.

|             | auf<br>Grossbrit.<br>0/0 | auf<br>Deutschl.<br>0/0 | auf<br>Belgien*)<br>0/0 | auf<br>Frankreich<br>0/0 | auf<br>Holland*)<br>0/0 |
|-------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 1893 :      | 44,3                     | 10,2                    | 19,3                    | 16,2                     | 5,0                     |
| 1894 :      | 48,0                     | 14,8                    | 16,0                    | 9,8                      | 6,8                     |
| 1895 :      | 44,0                     | 16,7                    | 16,6                    | 12,0                     | 4,8                     |
| 1891—1895 : | 45,2                     | 15,2                    | 15,0                    | 11,4                     | 6,5                     |
| 1896 :      | 39,3                     | 18,0                    | 16,2                    | 12,2                     | 7,9                     |
| 1897 :      | 41,0                     | 16,8                    | 15,6                    | 10,5                     | 10,0                    |
| 1898 :      | 38,4                     | 17,0                    | 15,1                    | 10,6                     | 10,6                    |
| 1899 :      | 42,7                     | 14,9                    | 15,1                    | 15,2                     | 6,7                     |
| 1900 :      | 39,2                     | 20,2                    | 13,2                    | 12,0                     | 8,5                     |
| 1896—1900 : | 40,2                     | 17,3                    | 15,0                    | 12,2                     | 8,7                     |
| 1901 :      | 46,8                     | 18,1                    | 11,8                    | 9,3                      | 6,8                     |
| 1902 :      | 46,6                     | 20,9                    | 12,7                    | 9,7                      | 4,5                     |
| 1903 :      | 45,3                     | 21,4                    | 12,8                    | 12,4                     | 2,8                     |

Aus der ersten der vorangeschickten Tabellen erkennen wir, dass sich der Waarenbezug aller unserer bedeutendsten Absatzgebiete, mit Ausnahme von Holland, im Jahre 1903 verstärkt hat. Grossbritannien nahm uns für 15 Millionen Rubel, Deutschland für 8 Millionen Rubel, Belgien für über 5 Millionen Rubel und Frankreich für 7 Millionen Rubel mehr Waaren ab als im Jahre 1902, während der Werth der nach Holland verschifften Waaren einen Rückgang von 700,000 Rbl. aufweist. Obgleich der procentuale Antheil Grossbritanniens an unserem gesammten Exportwerth um 1,3<sup>0</sup>/o abgenommen hat, beherrscht es, wie bereits in den meisten Vorjahren, derart unseren Export, dass fast die Hälfte desselben dort seinen Absatz findet. Auch der Antheil Hollands ist gesunken (um 1,7<sup>0</sup>/o), während derjenige Deutschlands, Belgiens und Frankreichs sich gehoben hat. Die stärkste Steigerung, nämlich um 2,7<sup>0</sup>/o, ist für Frankreich zu constatiren, während auf Deutschland 0,5 und auf Belgien gar nur 0,1<sup>0</sup>/o mehr entfielen. Deutschland, das als Nehmer unserer Waaren an zweiter Stelle in Betracht kommt, hat im Jahre 1903 einen umfangreicheren Import aufzuweisen, als in irgend einem Vorjahre. Dasselbe gilt, wie die obigen absoluten Ziffern erweisen, für Grossbritannien, Belgien und Frankreich.

An die genannten 5 Länder lieferten wir im Jahre 1903 94,7<sup>0</sup>/o (1902: 94,4<sup>0</sup>/o) unserer Ausfuhrwaaren, sodass auf alle anderen Länder nur 5,3<sup>0</sup>/o (1902: 5,6<sup>0</sup>/o) entfielen. Unter diesen minder wichtigen Ländern kommen eigentlich nur noch Dänemark sowie Schweden und Norwegen in Betracht. Die nach Dänemark verschifften Waaren repräsentirten einen Werth von 4,863,875 Rbl. gegen 3,858,000 Rbl. im Jahre 1902. Dänemark hat demnach zum ersten Mal eine grössere

\*) Siehe nebenstehende Note pag. 14.



Bedeutung als Holland gewonnen. Nach Schweden und Norwegen gelangten Waaren im Werthe von 2,019,900 Rubeln gegen 1,356,000 Rubeln im Vorjahre.

Portugals, Spaniens, Afrikas und Amerikas directer Waarenbezug ist ein ganz geringfügiger. Italien figurirt seit dem Jahre 1896 gar nicht mehr als Nehmer unserer Waaren, wenigstens lässt sich hier ein directer Bezug nicht nachweisen.

Der Werth des Imports und Exports sowie des Gesamtumsatzes des russischen auswärtigen Handels über die europäische Grenze hat sich nach den Ausweisen der statistischen Abtheilung unseres Zolldepartements in den ersten 11 Monaten der letzten 15 Jahre folgendermassen gestaltet:

| Vom 1. Jan.<br>bis 1. Dec. | Einfuhr<br>Rbl. | Ausfuhr<br>Rbl. | Gesamtumsatz<br>Rbl. |
|----------------------------|-----------------|-----------------|----------------------|
| 1890:                      | 351,366,000     | 642,335,000     | 993,701,000          |
| 1891:                      | 321,446,000     | 669,221,000     | 990,667,000          |
| 1892:                      | 341,178,000     | 431,063,000     | 772,241,000          |
| 1893:                      | 387,655,000     | 535,063,000     | 923,471,000          |
| 1894:                      | 472,549,000     | 594,955,000     | 1,067,504,000        |
| 1895:                      | 453,191,000     | 617,403,000     | 1,070,594,000        |
| 1896:                      | 498,104,000     | 620,747,000     | 1,118,851,000        |
| 1897:                      | 469,894,000     | 647,611,000     | 1,117,505,000        |
| 1898:                      | 521,083,000     | 658,045,000     | 1,179,128,000        |
| 1899:                      | 550,326,000     | 559,400,000     | 1,109,847,000        |
| 1900:                      | 533,880,000     | 643,436,000     | 1,177,316,000        |
| 1901:                      | 488,134,000     | 668,237,000     | 1,156,371,000        |
| 1902:                      | 483,207,000     | 756,478,000     | 1,239,685,000        |
| 1903:                      | 550,274,000     | 875,845,000     | 1,426,119,000        |
| 1904:                      | 538,596,000     | 864,754,000     | 1,403,350,000        |

Der Importwerth hat demnach im Vergleich mit dem Jahre 1903 um ca. 12 Millionen Rubel oder 2,1<sup>0</sup>/o abgenommen, ebenso zeigt der Werth des Exports einen Rückgang von 11 Millionen Rubeln oder 1,3<sup>0</sup>/o.

Alle anderen Vorjahre weisen jedoch sowohl hinsichtlich der Einfuhr als des Ausfuhrhandels ein ungünstigeres Resultat als das Berichtsjahr auf.

Auch der gesammte internationale Waarenaustausch Russlands im jüngst verflossenen Jahre repräsentirte einen geringeren Werth als im Jahre 1903; er stellte sich nämlich im Berichtsjahre um ca. 23 Millionen Rubel oder 1,6<sup>0</sup>/o niedriger.

Das Jahr 1904 ist in Bezug auf die Activität unserer Handelsbilanz als ein günstiges zu bezeichnen. Die Ausfuhr überragte nämlich die Einfuhr um 325,6 Millionen Rubel, im Jahre 1903 dagegen um 326,2 Millionen Rubel, sodass das Berichtsjahr hinter dem hinsichtlich

der Gestaltung der Handelsbilanz bisher günstigsten Jahre 1904 nur mit 600,000 Rubeln oder 0,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> zurücksteht.

Der Werth des russischen Exporthandels gliederte sich in den ersten 11 Monaten der letzten 8 Jahre nach den einzelnen Hauptwaarengruppen folgendermassen :

|                  | 1897        | 1898        | 1899        | 1900        |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                  | Rbl.        | Rbl.        | Rbl.        | Rbl.        |
| Lebensmittel . . | 382,672,000 | 404,800,000 | 298,330,000 | 361,328,000 |
| Rohe und halbbe- |             |             |             |             |
| arb. Materialien | 231,768,000 | 219,238,000 | 229,216,000 | 247,483,000 |
| Thiere . . . .   | 15,391,000  | 15,451,000  | 15,842,000  | 16,387,000  |
| Fabrikate . . .  | 17,780,000  | 18,556,000  | 16,012,000  | 18,238,000  |
|                  | 647,611,000 | 658,045,000 | 559,400,000 | 643,436,000 |
|                  | 1901        | 1902        | 1903        | 1904        |
|                  | Rbl.        | Rbl.        | Rbl.        | Rbl.        |
| Lebensmittel . . | 398,710,000 | 484,504,000 | 558,114,000 | 556,676,000 |
| Rohe und halbbe- |             |             |             |             |
| arb. Materialien | 231,789,000 | 234,272,000 | 280,022,000 | 271,812,000 |
| Thiere . . . .   | 17,393,000  | 19,890,000  | 18,030,000  | 14,261,000  |
| Fabrikate . . .  | 20,345,000  | 17,812,000  | 19,679,000  | 22,005,000  |
|                  | 668,237,000 | 756,478,000 | 875,845,000 | 864,754,000 |

Es ist demnach in allen Waarengruppen, mit Ausnahme derjenigen der Fabrikate, eine Abnahme zu vermerken. Die wichtigste Gruppe, die der „Lebensmittel“ weist einen sehr geringen, die Gruppe der „Rohen und halbbearbeiteten Materialien“ dagegen einen namhafteren Rückgang auf, der vornehmlich durch den Ausfall im Flachs- und Heedeexport bedingt ist. Die Werthverminderung in der Gruppe der Thiere erklärt sich aus dem Verbot der Pferdeausfuhr; es wurden nämlich nur 18,600 Pferde exportirt, gegen 70,900 im Jahre 1903. Der höhere Werth in der Gruppe der „Fabrikate“ steht mit dem verstärkten Export von Gummiwaaren und Baumwollgeweben im Zusammenhang.

## I. Der Export.

Rigas Getreideausfuhr umfasste im Berichtsjahre fast 10 Millionen Pud. Sie hat sich demnach im Vergleich mit den Resultaten der Jahre 1903 und 1902 allerdings wesentlich günstiger gestaltet, doch steht sie hinter fast allen in der unten folgenden vergleichenden Uebersicht aufgeführten Vorjahren resp. Jahrfünften nicht unerheblich zurück. Der Niedergang unseres Getreidegeschäftes tritt namentlich beim Rückblick auf die seit dem Jahre 1876 verflossene Zeitperiode klar zu Tage.



Was die einzelnen Getreidearten anbelangt, so hat im Jahre 1904 nur der Export von Weizen einen Aufschwung zu verzeichnen, welchem Umstände auch das verhältnissmässig gute Gesamtergebniss zu verdanken ist. Die stärkste Einbusse hat die Roggenausfuhr erlitten, auch der Gersteexport weist einen beträchtlichen Ausfall auf, während das verschiffte Haferquantum ungefähr dem des Vorjahres gleichkommt.

Der Getreideexport über unseren Hafen gliederte sich nach den einzelnen vier wichtigsten Getreidearten folgendermassen (in Puden):

|             | Roggen    | Gerste    | Hafer      | Weizen    | Zusammen   |
|-------------|-----------|-----------|------------|-----------|------------|
| 1876—1880 : | 8,478,304 | 2,362,207 | 9,483,305  | 612,394   | 20,936,210 |
| 1881—1885 : | 3,894,476 | 3,540,166 | 6,827,306  | 361,898   | 14,623,846 |
| 1886 :      | 2,637,289 | 2,776,632 | 2,253,594  | 185,680   | 7,853,195  |
| 1887 :      | 6,281,766 | 3,000,880 | 9,631,296  | 524,810   | 19,438,752 |
| 1888 :      | 7,400,655 | 3,147,696 | 11,971,476 | 996,450   | 23,516,277 |
| 1889 :      | 4,001,490 | 2,919,880 | 7,071,558  | 1,148,880 | 15,141,808 |
| 1890 :      | 4,732,992 | 3,261,256 | 4,952,124  | 2,757,040 | 15,703,412 |
| 1886—1890 : | 5,010,838 | 3,021,269 | 7,176,010  | 1,122,572 | 16,330,689 |
| 1891 :      | 5,198,040 | 1,596,424 | 4,468,956  | 3,209,270 | 14,472,690 |
| 1892 :      | 102,933   | 1,234,560 | 4,640,520  | 476,750   | 6,454,763  |
| 1893 :      | 328,137   | 1,181,368 | 7,340,646  | 227,126   | 9,077,277  |
| 1894 :      | 717,561   | 2,014,672 | 7,339,548  | 187,280   | 10,259,061 |
| 1895 :      | 4,442,886 | 2,780,952 | 6,001,896  | 493,210   | 13,718,944 |
| 1891—1895 : | 2,157,912 | 1,761,595 | 5,958,313  | 918,727   | 10,796,547 |
| 1896 :      | 3,863,871 | 1,497,200 | 4,380,132  | 2,675,970 | 12,417,173 |
| 1897 :      | 1,814,643 | 1,132,840 | 1,589,724  | 8,131,110 | 12,668,317 |
| 1898 :      | 3,527,352 | 1,480,424 | 372,000    | 3,919,560 | 9,299,336  |
| 1899 :      | 3,656,952 | 1,454,152 | 971,004    | 512,935   | 6,595,043  |
| 1900 :      | 5,834,547 | 1,146,216 | 1,583,820  | 2,616,340 | 11,180,923 |
| 1896—1900 : | 3,739,473 | 1,342,166 | 1,779,336  | 3,571,183 | 10,432,158 |
| 1901 :      | 4,450,842 | 1,053,536 | 2,479,062  | 1,965,820 | 9,949,260  |
| 1902 :      | 1,989,494 | 1,306,579 | 3,029,817  | 392,843   | 6,718,733  |
| 1903 :      | 661,330   | 1,271,498 | 1,341,621  | 2,900,780 | 6,175,229  |
| 1904 :      | 128,762   | 781,608   | 1,237,719  | 7,780,146 | 9,928,235  |

Ueber den Gang unseres Getreidehandels im 1904 ist folgendes zu berichten :

Die hohen inländischen Preise sowie das unzulängliche Angebot, die schon in den letzten drei Monaten des Jahres 1903 den Handel ungünstig beeinflusst hatten, waren zum Beginn des Berichtsjahres der Entwicklung unseres Getreidegeschäfts in bedeutendem Masse hinderlich. Vom Auslande machte sich zwar Nachfrage sowohl für Loco- als Lieferungswaare bemerkbar, doch verhielten sich die dortigen Märkte im Grossen und Ganzen den hohen Forderungen gegenüber abwartend. Infolge dessen fanden am hiesigen Platze bei anhaltend fester Markt-

stimmung nur vereinzelte und dabei wenig umfangreiche Umsätze statt. Die Zufuhrthätigkeit, die im Januar eine sehr schwache war, zeigte im Februar hinsichtlich der Artikel Weizen und Roggen etwas mehr Leben. Auch im März waren die Ankünfte von Weizen noch recht ansehnlich, von den übrigen Artikeln wurden dagegen nur geringe Quantitäten hier angebraucht. Trotz der Ende März erfolgten Eröffnung der Schifffahrt vermochte sich das Geschäft nicht reger zu gestalten, was hauptsächlich dem Widerstreben der ausländischen Märkte, die geforderten Preise anzulegen, zuzuschreiben war. Für den Export wurden auch in den Monaten April und Mai nur hin und wieder kleine Posten umgesetzt, wobei der überwiegende Theil der hier eingetroffenen spärlichen Waarenmengen vom localen Consum aufgenommen wurde. Im Juni und Juli verharrete unser Markt in fast völliger Unthätigkeit, nur für Weizen machte sich vom Auslande immer wieder Begehrt geltend. Auch im Laufe der letzten fünf Monate des Jahres concentrirte sich das Hauptinteresse an unserem Getreidemarkte auf Weizen, in welchem Artikel in den Herbstmonaten bei sehr umfangreichen Zufuhren bedeutende Umsätze zu Stande kamen. Das Hafergeschäft belebte sich gleichfalls im letzten Drittel des Jahres, nachdem nämlich frische Waare am Markte erschienen war. Der Gerstehandel zeigte jedoch auch um diese Zeit nur eine mässige Belebung, während der Artikel Roggen, vornehmlich infolge der reichlichen Ernten in unseren Absatzländern, sowie des hohen inländischen Preisstandes wegen, völlig vernachlässigt war. Dieser Artikel ist vom Juni bis zum Jahresschluss überhaupt nicht zur Verschiffung gelangt. Das Geschäft in Hafer sowie namentlich in Weizen hätte sich, trotz der hiesigen hohen Forderungen, die mit den ausländischen Preisen häufig nur sehr schwer in Einklang bringen liessen, entschieden noch lebhafter gestaltet, wenn nicht die für den Export disponiblen Waarenquantitäten, infolge der enormen Frachtstockungen auf den Bahnen im Reichsinnern, sehr knapp gewesen wären. Diese bei uns in jedem Herbst mit grösster Regelmässigkeit wiederkehrende Calamität, die einen lähmenden Einfluss auf die Unternehmungslust ausübt, machte sich im Berichtsjahre, infolge Abcommandirung einer grossen Anzahl von Waggons auf die sibirische Bahn in ganz ungewöhnlichem Masse fühlbar. Alle seitens der Regierung ergriffenen Massnahmen zur Beseitigung dieses die Handelsthätigkeit schwer schädigenden Missstandes haben sich bisher als ohnmächtig erwiesen. Die Stockungen nehmen trotz alledem auch noch im laufenden Jahre fast täglich grössere Dimensionen an, sodass der Zeitpunkt ihrer Beseitigung vorerst noch garnicht abzusehen ist.

Die sechs wichtigsten baltischen Häfen haben im Berichtsjahre an Weizen, Roggen, Hafer und Gerste folgende Quantitäten verschifft:



|                  | Weizen     | Roggen     | Hafer      | Gerste  | Total      |
|------------------|------------|------------|------------|---------|------------|
|                  | Pud        | Pud        | Pud        | Pud     | Pud        |
| Riga . . . .     | 7,780,146  | 128,762    | 1,237,719  | 781,608 | 9,928,235  |
| Libau . . . .    | 2,232,304  | 193,054    | 20,029,695 | 101,841 | 22,556,894 |
| Windau . . . .   | 1,638,641  | —          | 2,057,491  | —       | 3,696,132  |
| Reval . . . .    | 6,985,887  | 611,115    | 3,726,232  | 21,337  | 11,344,571 |
| St. Petersburg . | 4,560,000  | 10,083,000 | 6,820,000  | —       | 21,463,000 |
| Pernau . . . .   | —          | —          | —          | 15,500  | 15,500     |
| Zusammen         | 23,196,978 | 11,015,931 | 33,871,137 | 920,286 | 69,004,332 |

Es entfielen in Procenten vom Gesamtexport dieser Häfen im Jahre 1904 auf:

|                  | Weizen | Roggen | Hafer | Gerste | Total |
|------------------|--------|--------|-------|--------|-------|
|                  | 0/0    | 0/0    | 0/0   | 0/0    | 0/0   |
| Riga . . . .     | 33,5   | 1,2    | 3,7   | 84,9   | 14,4  |
| Libau . . . .    | 9,6    | 1,8    | 59,1  | 11,1   | 32,7  |
| Windau . . . .   | 7,1    | —      | 6,1   | —      | 5,4   |
| Reval . . . .    | 30,1   | 5,5    | 11,0  | 2,3    | 16,4  |
| St. Petersburg . | 19,7   | 91,5   | 20,1  | —      | 31,1  |
| Pernau . . . .   | —      | —      | —     | 1,7    | 0,0   |

und in Procenten vom Totalexport Russlands auf:

|                        | Weizen | Roggen | Hafer | Gerste | Total |
|------------------------|--------|--------|-------|--------|-------|
|                        | 0/0    | 0/0    | 0/0   | 0/0    | 0/0   |
| Riga . . . . .         | 2,8    | 0,2    | 2,4   | 0,5    | 1,8   |
| Libau . . . . .        | 0,8    | 0,4    | 38,2  | 0,1    | 4,2   |
| Windau . . . . .       | 0,6    | —      | 3,9   | —      | 0,7   |
| Reval . . . . .        | 2,5    | 1,1    | 7,1   | 0,0    | 2,1   |
| St. Petersburg . . . . | 1,6    | 17,9   | 13,0  | —      | 3,9   |
| Pernau . . . . .       | —      | —      | —     | 0,0    | 0,0   |
| Zusammen i. J. 1904 .  | 8,3    | 19,6   | 64,6  | 0,6    | 12,7  |
| Dagegen i. J. 1903 . . | 2,7    | 6,0    | 70,5  | 1,1    | 10,1  |

Der Weizenexport der Ostseeplätze, der im Jahre 1903 einen sehr bescheidenen Umfang hatte (ca. 7 Millionen Pud), ist im Berichtsjahre auf über 23 Millionen Pud gestiegen, wobei übrigens zu bemerken ist, dass die Ausfuhrziffern für diesen Artikel seit jeher starken Schwankungen unterworfen waren. Die grössten Quantitäten Weizen hat in den beiden jüngst verflossenen Jahren Riga verschifft, es folgen dann Reval, St. Petersburg, Libau und endlich Windau. Ebenso hat Riga im Gersteexport, wie auch in allen Vorjahren, die erste Stelle eingenommen, ja es kommt hierbei eigentlich neuerdings nur noch allein in Betracht. Im Roggenexport dominirt die Residenz unbedingt, während im Haferhandel Libau weitaus an der Spitze steht. Die Haferausfuhr Rigas ist so wenig

umfangreich, dass es in dieser Hinsicht von allen anderen Ostseepätzen, ja sogar von Windau, das im Jahre 1904 über 800,000 Pud mehr verschifft hat, übertroffen wird.

Im russischen Getreidehandel spielen die Ostseepätze eine recht bescheidene Rolle; im Jahre 1904 waren sie beispielsweise an der gesammten Ausfuhr mit 12,7% beteiligt gegen 10,1% im Vorjahre. Eine hervorragende Position nehmen sie nur im Haferhandel des Reiches ein, woran sie im Jahre 1904 mit 64,6% (1903: 70,5%) participirten, wovon allein auf Libau 38,2% entfielen. Der Antheil dieser Häfen am Roggenexport Russlands betrug im Berichtsjahre 19,6% (davon St. Petersburg 17,9%) gegen 6% im Jahre 1903, während sie von der Weizenausfuhr nur 8,3% gegen 2,7% im Jahre 1903 vermittelt haben. Von den gewaltigen aus Russland verführten Gerstenmengen, die sich im Jahre 1904 auf über 152 Millionen und im Jahre 1903 auf 145 Millionen Pud stellten, gingen über die baltischen Häfen nur 0,6 resp. 1,1%.

Der Export der vier wichtigsten Getreidegattungen über die sechs baltischen Häfen umfasste seit dem Jahre 1896 folgende Quantitäten (in Millionen Pud):

|                | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900  | 1896/1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 |
|----------------|------|------|------|------|-------|-----------|------|------|------|------|
| St. Petersburg | 39,6 | 39,4 | 33,6 | 16,2 | 49,1  | 35,6      | 42,0 | 26,2 | 19,1 | 21,5 |
| Reval . . .    | 14,9 | 17,6 | 13,7 | 5,1  | 15,5  | 13,4      | 9,9  | 3,3  | 7,8  | 11,3 |
| Pernau . . .   | 0,7  | 0,8  | 0,9  | 0,3  | 0,4   | 0,6       | 0,5  | 0,1  | 0,1  | 0,0  |
| Riga. . . .    | 12,4 | 12,7 | 9,3  | 6,6  | 11,1  | 10,4      | 9,9  | 6,7  | 6,2  | 9,9  |
| Windau. . .    | 0,3  | 0,1  | 0,0  | —    | —     | 0,1       | 0,2  | 0,8  | 2,2  | 3,7  |
| Libau . . .    | 30,3 | 19,3 | 15,7 | 17,1 | 36,7  | 23,8      | 32,5 | 23,9 | 18,7 | 22,6 |
|                | 98,2 | 89,9 | 73,2 | 45,3 | 112,8 | 83,9      | 95,0 | 61,0 | 54,1 | 69,0 |

Das Berichtsjahr steht hinsichtlich der Gesamtexportziffer hinter allen Jahren, mit Ausnahme der Jahre 1899, 1902 und 1903 zurück.

Was den Getreidehandel der einzelnen Häfen anbelangt, so hat Libau seine Position im Berichtsjahre derart verbessert, dass es sogar die Residenz, die bisher an der Spitze stand, überflügelt hat. Riga ist, wie bereits in mehreren Vorjahren, so auch im Berichtsjahre von Reval auf den vierten Platz gedrängt worden. Die fünfte Stelle nimmt das aufblühende Windau ein, dessen Getreideexport schon jetzt als ein ganz namhafter bezeichnet werden muss.

Die Getreideausfuhr über die wichtigsten Schwarzmeer und Asowhäfen sowie über unsere westliche Trockengrenze gestaltete sich nach den von unserem Zolldepartement veröffentlichten Daten in den ersten 11 Monaten der Jahre 1903 und 1904 wie nachstehend:



|                | Weizen         |         | Roggen |        | Hafer |       | Gerste  |         | Total   |         |
|----------------|----------------|---------|--------|--------|-------|-------|---------|---------|---------|---------|
|                | 1903           | 1904    | 1903   | 1904   | 1903  | 1904  | 1903    | 1904    | 1903    | 1904    |
| über           | in Tausend Pud |         |        |        |       |       |         |         |         |         |
| Odessa . .     | 63,122         | 47,158  | 19,731 | 7,283  | 1,181 | 1,769 | 28,118  | 18,404  | 112,152 | 74,614  |
| Nikolajew .    | 51,988         | 43,604  | 24,098 | 9,556  | 4,500 | 2,937 | 21,752  | 19,911  | 102,338 | 76,008  |
| Eupatoria .    | 2,670          | 4,753   | 102    | 105    | 261   | 643   | 2,569   | 3,531   | 5,602   | 9,032   |
| Feodosia . .   | 8,674          | 12,616  | 1,811  | 689    | 621   | 974   | 6,160   | 3,621   | 17,266  | 17,900  |
| Kertsch . .    | 590            | 829     | —      | —      | —     | —     | 1,244   | 609     | 1,834   | 1,438   |
| Genitschesk.   | 3,813          | 5,691   | 826    | 871    | —     | —     | 8,413   | 6,783   | 13,052  | 13,345  |
| Berdjansk .    | 11,071         | 13,001  | 132    | 224    | —     | —     | 1,930   | 2,828   | 13,133  | 16,053  |
| Mariupol . .   | 7,467          | 12,180  | 458    | 397    | —     | —     | 7,029   | 11,176  | 14,954  | 23,753  |
| Taganrog . .   | 8,743          | 11,224  | 663    | 612    | —     | —     | 8,718   | 11,765  | 18,124  | 23,601  |
| Rostow a/D.    | 39,038         | 41,501  | 15,035 | 15,664 | 689   | 24    | 24,924  | 29,406  | 79,686  | 86,595  |
| Jeisk . . .    | 6,583          | 7,403   | —      | —      | —     | —     | 1,535   | 2,723   | 8,118   | 10,126  |
| Noworossiisk   | 10,924         | 15,816  | 1,000  | 1,716  | 1,648 | 2,510 | 10,236  | 13,299  | 23,808  | 33,341  |
| die Land-      |                |         |        |        |       |       |         |         |         |         |
| grenze . .     | 12,200         | 6,848   | 4,403  | 1,692  | 5,167 | 5,708 | 5,720   | 4,837   | 27,490  | 19,085  |
| alle Südhäfen- |                |         |        |        |       |       |         |         |         |         |
| zusammen.      | 214,683        | 215,776 | 63,856 | 37,117 | 8,900 | 8,857 | 122,628 | 124,056 | 410,067 | 385,806 |

Rostow a/Don steht im Berichtsjahre unter den 18 in den beiden vorangeschickten Tabellen aufgeführten Häfen des Reiches als Getreide-exportplatz an der Spitze. Die zweite Stelle nimmt Nikolajew ein, während Odessa, das in allen vorhergegangenen Jahren, mit Ausnahme der Jahre 1899 und 1900, die grössten Quantitäten verschifft hat, erst an dritter Stelle in Betracht kommt. Unter den anderen Häfen ragen noch Noworossiisk, Mariupol, Taganrog, Libau und St. Petersburg hervor, die über 20 Millionen Pud ins Ausland verführt haben. Riga, das noch im Jahre 1901 den achten Platz inne hatte, folgt erst an 14. Stelle, nur Eupatoria, Windau, Kertsch und Pernau weisen kleinere Exportziffern auf. Die vorherrschende Getreideart im Handel der Südhäfen ist Weizen, auch Gerste spielt eine bedeutende Rolle, ebenso Roggen. Sehr bescheiden ist dagegen die Haferausfuhr dieser Plätze.

Ein Vergleich des Getreideexports über die sechs wichtigsten Ostseeplätze, die Südhäfen und die Landgrenze während der letzten 5 Jahre bietet folgendes Bild dar:

|                           | 1900             | 1901  | 1902  | 1903  | 1904  |
|---------------------------|------------------|-------|-------|-------|-------|
|                           | in Millionen Pud |       |       |       |       |
| Ueber die Ostseehäfen . . | 112,8            | 95,0  | 61,0  | 54,1  | 69,0  |
| „ „ Südhäfen . .          | 182,9            | 223,9 | 323,9 | 379,3 | 390,6 |
| „ „ Landgrenze . .        | 22,2             | 21,9  | 31,2  | 29,1  | 21,0  |

oder in Prozenten des russischen Gesamtexports:

|                             | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|
|                             | %    | %    | %    | %    | %    |
| Ueber die Ostseehäfen . . . | 35,1 | 27,3 | 14,6 | 10,1 | 12,7 |
| „ „ Südhäfen . . .          | 57,0 | 64,4 | 77,5 | 70,7 | 72,1 |
| „ „ Landgrenze . . .        | 6,9  | 6,3  | 7,5  | 5,4  | 3,9  |

Seit dem Jahre 1901 hat demnach eine starke Verschiebung in der Richtung der russischen Getreideausfuhr stattgefunden und zwar zu Gunsten der Südhäfen, die dadurch ihre frühere präponderirende Stellung wieder erlangt haben, während die baltischen Häfen an Bedeutung verloren haben. Der Antheil der Südhäfen ist nämlich von 57<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1900 auf 72,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1904 gestiegen, während derjenige der Ostseeplätze von 35,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> auf 12,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> zurückgegangen ist. Auch der Versand per Eisenbahn hat in den zwei letztverflossenen Jahren eine Einbusse erlitten.

Der Weizenexport der Ostseehäfen hat betragen

| (in Pud.): | Riga      | St. Petersburg | Reval      | Libau      |
|------------|-----------|----------------|------------|------------|
| 1881—1885: | 361,898   | 18,455,442     | 2,726,522  | 134,684    |
| 1886—1890: | 1,122,572 | 7,030,317      | 1,655,058  | 113,600    |
| 1891—1895: | 918,727   | 1,921,618      | 691,386    | 26,523     |
| 1896:      | 2,675,970 | 4,160,699      | 3,414,516  | 27,586     |
| 1897:      | 8,131,110 | 9,829,045      | 11,375,751 | 3,224,911  |
| 1898:      | 3,919,560 | 7,201,950      | 10,457,897 | 7,794,398  |
| 1899:      | 512,935   | 1,402,620      | 1,124,600  | 580,200    |
| 1900:      | 2,616,340 | 2,842,020      | 3,700,095  | 2,335,566  |
| 1896—1900: | 3,571,183 | 5,087,267      | 6,014,572  | 2,792,532  |
| 1901:      | 1,965,820 | 1,125,607      | 2,724,367  | 2,867,046  |
| 1902:      | 392,843   | 788,899        | 151,403    | 113,452    |
| 1903:      | 2,900,780 | 1,168,000      | 2,869,367  | 89,558     |
| 1904:      | 7,780,146 | 4,560,000      | 6,985,887  | 2,232,304  |
|            |           | Windau         | Pernau     | Zusammen   |
| 1881—1885: | —         | —              | 1,574      | 21,680,120 |
| 1886—1890: | —         | —              | —          | 9,921,547  |
| 1891—1895: | —         | —              | 282        | 3,558,536  |
| 1896:      | —         | —              | —          | 10,278,771 |
| 1897:      | —         | —              | —          | 32,560,817 |
| 1898:      | —         | —              | 740        | 29,374,545 |
| 1899:      | —         | —              | —          | 3,620,355  |
| 1900:      | —         | —              | —          | 11,494,021 |
| 1896—1900: | —         | —              | 148        | 17,465,702 |
| 1901:      | —         | —              | —          | 8,682,840  |
| 1902:      | —         | —              | —          | 1,446,597  |
| 1903:      | —         | —              | —          | 7,027,705  |
| 1904:      | —         | 1,638,641      | —          | 23,196,978 |

Unser Weizengeschäft war im Berichtsjahre ein recht bedeutendes. Wie aus der vorangeschickten tabellarischen Uebersicht hervorgeht, hat nur das Jahr 1897 einen etwas umfangreicheren Weizenexport als das soeben verflossene Jahr zu verzeichnen. Dieser Artikel spielte denn auch in unserem Getreidehandel, ebenso wie im Jahre 1903, unter allen anderen Getreidearten die vornehmste Rolle.



Am meisten wurden 130 pfünd. Rjasan-Uralsker, Orenburger, sowie sibirische Waare gehandelt, von denen letztere vom Januar bis Anfang April bei mässigen Zufuhren von 96–97 Kop. auf ca. 100 Kop. im Preise gestiegen war. Bei sehr ruhiger Marktstimmung und geringfügigen Ankünften bröckelten die Preise in den folgenden Monaten nur fast unmerklich ab, sodass sie sich Ende Juni auf 97 Kop. stellten. Von diesem Zeitpunkte ab trat an unserem Markte eine feste Preistendenz zu Tage, die fast bis zum Schluss des Monats August, wo die Notirungen mit 103 Kop. ihren Höhepunkt erreichten, anhielt. Im September begannen sich die Zufuhren zu beleben und nahmen dann in den folgenden Monaten grosse Dimensionen an. Es wurden im letzten Jahresdrittel über  $6\frac{1}{2}$  Millionen Pud hier angebracht bei einer Totalzufuhr während des ganzen Jahres von  $8\frac{1}{3}$  Millionen Pud gegen 3,1 Millionen Pud im Jahre 1903. Infolge dessen entwickelte sich in den 4 letzten Monaten des Jahres ein lebhafter Export; während dieser Zeit wurden nämlich über 6,2 Millionen Pud Weizen ins Ausland verschifft, sodass auf die ersten 2 Drittel des Jahres nur etwas über  $1\frac{1}{2}$  Millionen Pud entfallen. Das Geschäft wäre, bei der durch die amerikanische Fehlernte hervorgerufenen starken Nachfrage seitens der westeuropäischen Märkte, ein noch weit umfangreicheres gewesen, wenn sich nicht wieder der hemmende Einfluss der Getreidestockungen auf unseren Eisenbahnen fühlbar gemacht hätte. Diese Stockungen, die übrigens bei uns in jeder Herbstperiode zu Tage treten, nahmen wie oben hervorgehoben, im verflossenen Jahre, infolge Abfertigung einer sehr bedeutenden Anzahl Waggons auf die sibirischen Strecken, einen ganz ausserordentlichen Umfang an. Mit dem sich stetig steigernden Angebot von Waare neuer Ernte begannen die Preise für sibirischen 130 pfündigen Weizen im September zu weichen; während zu Anfang des Monats noch 101 Kop. bezahlt wurden, waren zu Ende desselben nur noch 99 Kop. und im October durchweg 97 Kop. zu bedingen. Eine kleine Aufbesserung, nämlich auf 99 Kop., erfolgte in den beiden letzten Monaten des Jahres.

Für 123 pfündigen Uralsker Weizen konnten im Laufe der ersten Jahreshälfte 92–93 Kop. erzielt werden. Im August, wo die neue Ernte am Markte erschien, stellten sich die Preise für 130 pfündige nahe und disponible Waare anfänglich auf 101 Kop. und schwächten sich dann in den Monaten September und October allmählich bis auf 97 Kop. ab. Bis zum Schluss des Jahres stiegen sie dann wieder auf 99 Kop.

Für Orenburger 130 pfündige Waare wurden dagegen im October bei rascher Abladung  $100\frac{1}{2}$  Kop. und im November bis 102 Kop. bezahlt. Auf ungefähr demselben Niveau hielten sich auch die Preise bei zeitweilig recht flottem Geschäft bis zum Ausgang des Jahres.

Brauner kurischer Weizen, sowie 125/126 pfünd. Sandomirka sind wenig gehandelt worden.

In Bezug auf die Preisgestaltung während des Herbstes des Berichtsjahres verdient hervorgehoben zu werden, dass die Preise, trotz der anhaltend sehr lebhaften Nachfrage vom Auslande, anstatt Steigerungen aufzuweisen, sich öfters längere Zeit hindurch so gut wie unverändert auf ein und demselben Niveau hielten, was sich wohl in der Hauptsache durch das in gleichem Masse anhaltende grosse Angebot erklärt, das naturgemäss eine paralysirende Wirkung ausüben musste.

Im Vergleich mit einer ganzen Reihe von Vorjahren hat der letztjährige Weizenpreis einen verhältnissmässig hohen Stand eingenommen. Für 130 pfünd. Weizen wurden nämlich als höchste Preise 101—102 Kop. bezahlt, während sich die Höchstpreise in den Vorjahren folgendermassen stellten: 1903 auf 95—96 Kop. (129/130 pfünd. Waare), 1902 auf 92 Kop. (gleichfalls 129/130 pfünd. Waare), 1901 auf 96—97 Kop. (127/128 pfünd. Waare), 1900 auf 98 Kop., 1899 auf 93—94 Kop., 1898 auf 140—150 Kop., 1897 auf 118—120 Kop., und 1896 auf 94—96 Kop., alles für 126/127 pfünd. Weizen.

Der Weizenexport aller baltischen Häfen, der über 23 Millionen Pud betrug, war im Berichtsjahre ansehnlicher als in irgend einem Vorjahre, mit Ausnahme der Jahre 1897 und 1898. Die grössten Quantitäten haben Riga, Reval sowie St. Petersburg verschifft.

Hinsichtlich des Exports dieses Artikels stellte sich das Verhältniss der 6 baltischen Haupthäfen zu einander und zum Export Russlands seit dem Jahre 1891 folgendermassen:

Von dem gesammten Weizenexport Russlands entfielen auf

|             | Riga<br>% | St. Petersb.<br>% | Reval<br>% | Libau<br>% | Windau<br>% | Pernau<br>% | Zusammen<br>% |
|-------------|-----------|-------------------|------------|------------|-------------|-------------|---------------|
| 1891—1895 : | 0,6       | 1,2               | 0,5        | 0,0        | —           | 0,0         | 2,3           |
| 1896—1900 : | 2,3       | 3,2               | 3,8        | 1,8        | —           | 0,0         | 11,1          |
| 1901 :      | 1,5       | 0,9               | 2,1        | 2,3        | —           | —           | 6,8           |
| 1902 :      | 0,2       | 0,4               | 0,1        | 0,1        | —           | —           | 0,8           |
| 1903 :      | 1,1       | 0,5               | 1,1        | 0,0        | —           | —           | 2,7           |
| 1904 :      | 2,8       | 1,6               | 2,5        | 0,8        | 0,6         | —           | 8,3           |

Von dem gesammten Weizenexport der 6 baltischen Häfen entfielen auf

|             | Riga<br>% | St. Petersb.<br>% | Reval<br>% | Libau<br>% | Windau<br>% | Pernau<br>% |
|-------------|-----------|-------------------|------------|------------|-------------|-------------|
| 1891—1895 : | 25,8      | 54,0              | 19,4       | 0,8        | —           | 0,0         |
| 1896—1900 : | 20,5      | 29,1              | 34,4       | 16,0       | —           | 0,0         |
| 1901 :      | 22,6      | 13,0              | 31,4       | 33,0       | —           | —           |
| 1902 :      | 27,2      | 54,5              | 10,5       | 7,8        | —           | —           |
| 1903 :      | 41,3      | 16,6              | 40,8       | 1,3        | —           | —           |
| 1904 :      | 33,5      | 19,7              | 30,1       | 9,6        | 7,1         | —           |



An der russischen Totalausfuhr, die im Jahre 1904 über 280 Mill. Pud ausmachte, waren die Ostseeplätze mit nur 8,3% beteiligt. Die Südhäfen, die über einen ausgedehnten Versorgungsrayon verfügen, bringen den Handel in diesem Artikel immer mehr in ihre Hände. Sie exportierten in den ersten 11 Monaten 1904 215<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Millionen Pud oder 77% der Totalausfuhr (214<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Millionen Pud oder 90,5% im Jahre 1903), wovon allein auf Odessa 47 Millionen Pud (1903: 63 Millionen Pud), Nikolajew 44<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Millionen Pud (1903: 52 Millionen Pud) und Rostow a/Don 40<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Pud (1903: 39 Millionen Pud entfielen\*).

Der Eisenbahntransport über die Landgrenze ist wenig umfangreich, denn er betrug in den ersten 11 Monaten der Jahre 1904 und 1903 6,8 resp. 12,2 Millionen Pud.

Die wichtigsten Consumenten russischen Weizens sind Grossbritannien, Deutschland, Holland, Frankreich, Italien, Belgien und Oesterreich-Ungarn.

Der Roggenexport Rigas und der anderen Ostseehäfen gestaltete sich folgendermassen:

|             | Riga<br>Pud   | St. Petersburg<br>Pud | Reval<br>Pud    | Libau<br>Pud |
|-------------|---------------|-----------------------|-----------------|--------------|
| 1881—1885 : | 3,894,476     | 6,071,830             | 1,621,308       | 10,419,217   |
| 1886—1890 : | 5,010,838     | 12,789,820            | 1,784,967       | 8,948,431    |
| 1891—1895 : | 2,157,911     | 3,223,417             | 482,448         | 3,052,708    |
| 1896 :      | 3,863,871     | 13,133,269            | 3,432,421       | 4,287,765    |
| 1897 :      | 1,814,643     | 12,458,423            | 1,318,889       | 2,692,905    |
| 1898 :      | 3,527,352     | 12,950,309            | 2,019,226       | 2,367,574    |
| 1899 :      | 3,656,952     | 7,405,705             | 1,322,777       | 5,315,779    |
| 1900 :      | 5,834,547     | 16,486,560            | 2,676,893       | 11,154,323   |
| 1896—1900 : | 3,739,473     | 12,486,853            | 2,154,041       | 5,163,670    |
| 1901 :      | 4,450,842     | 9,631,484             | 1,841,728       | 5,088,096    |
| 1902 :      | 1,989,494     | 6,644,085             | 109,518         | 1,133,853    |
| 1903 :      | 661,330       | 3,084,000             | 310,503         | 541,191      |
| 1904 :      | 128,762       | 10,083,000            | 611,115         | 193,054      |
|             | Windau<br>Pud | Pernau<br>Pud         | Zusammen<br>Pud |              |
| 1881—1885 : | 76,257        | 66,061                | 22,149,149      |              |
| 1886—1890 : | 53,051        | 68,664                | 28,655,771      |              |
| 1891—1895 : | 13,027        | 17,324                | 8,946,835       |              |
| 1896 :      | 139,001       | 45,932                | 24,902,259      |              |
| 1897 :      | 46,193        | 273,096               | 18,604,149      |              |
| 1898 :      | 5,478         | 284,538               | 21,154,477      |              |
| 1899 :      | —             | 23,182                | 17,724,395      |              |
| 1900 :      | —             | 10,827                | 36,163,150      |              |

\*) Die Exportziffern für die anderen wichtigsten Südhäfen sind auf Seite 22 dieses Berichts abgedruckt.

|             | Windau<br>Pud | Pernau<br>Pud | Zusammen<br>Pud |
|-------------|---------------|---------------|-----------------|
| 1896—1900 : | 38,134        | 127,515       | 23,709,086      |
| 1901 :      | —             | 62,144        | 21,074,294      |
| 1902 :      | 121,630       | —             | 9,998,580       |
| 1903 :      | 102,527       | —             | 4,699,551       |
| 1904 :      | —             | —             | 11,015,931      |

Unser Roggenexport ist im Berichtsjahre derart zusammengeschrumpft, dass dieser früher so wichtige Artikel unter allen Getreidearten erst in letzter Linie für unseren Getreidehandel in Betracht kam. Es sind im Ganzen nur 128,000 Pud verführt worden, mithin weniger als in allen Vorjahren mit Ausnahme des Jahres 1892. Hierbei muss bemerkt werden, dass dieser Artikel nur in den Monaten Januar bis Mai verschifft worden ist, wobei es sich zum Theil um die Erfüllung von bereits im Jahre 1903 abgeschlossenen Contracten handelte. Vom Juni ab ist nicht ein Pud Roggen über unseren Hafen ins Ausland gelangt, obgleich die hiesige Eisenbahnzufuhr an Roggen, die sich total auf etwas über  $2\frac{1}{4}$  Millionen Pud (1903: 2,9 Millionen Pud) gestellt hat, während des ganzen Jahres ohne Unterbrechung und zwar im Grossen und Ganzen ziemlich gleichmässig vor sich gegangen ist. Sowohl diese Roggenmengen, als auch die auf den Wasserwegen und per Landfuhr hier angebrachten Quantitäten sind vom localen Consum absorbirt worden.

Die Lieferungspreise für 120 pfündige russische Waare betrugen zu Beginn des Jahres etwa 74—75 Kop. Im März, April, Mai und Anfang Juni stellten sich die Preise auf ca. 76 bis höchstens 79 Kop. Während der zweiten Hälfte des Juni sowie im Juli fehlte jegliches Angebot. Erst im August wurde frische Waare, die zu etwa 78 Kop. erhältlich war, an den Markt gebracht. Im Laufe der folgenden drei Monate verlangten Verkäufer durchweg 77 Kop. und erhöhten ihre Forderungen im December auf 79—80 Kop. Da für den Export nur in den ersten Monaten des Jahres einige und dazu noch wenig umfangreiche Posten gehandelt wurden, sind die vorstehend aufgeführten Preise wohl fast ausschliesslich als nominelle anzusehen. Die völlige Unterbindung unseres auswärtigen Roggenhandels während des grössten Theiles des Jahres erklärt sich aus den erheblichen Differenzen zwischen den hiesigen Preisen und denjenigen an den Märkten unserer wichtigsten Absatzländer, die über recht reichliche eigene Ernten zu verfügen hatten. So war z. B. in Deutschland die Roggenernte eine sehr umfangreiche, was einerseits eine starke Einschränkung des Imports und andererseits eine bedeutende Zunahme des Exports, namentlich nach Skandinavien, zur Folge hatte.

Die höchsten Notirungen für 120 pfünd. russischen Roggen am hiesigen Platze betrugen im Jahre 1904 78—79 Kop., gegen 80 Kop. im Jahre 1903, 83 Kop. im Jahre 1902, 75 Kop. im Jahre 1901,



79 Kop. im Jahre 1900, 78—79 Kop. im Jahre 1899, 93—94 Kop. im Jahre 1898, 75—76 Kop. im Jahre 1897, 60—65 Kop. im Jahre 1896, 65—69 Kop. im Jahre 1895 und 70 Kop. im Jahre 1894.

Der Export der Ostseeplätze zeigt zwar gegenüber dem Jahre 1903 eine Zunahme (von  $4\frac{2}{3}$  auf 11 Millionen Pud), doch ist er noch immer weit geringer als in fast allen Vorjahren seit 1881. Das verhältnissmässig günstige Resultat des Berichtsjahres ist einzig und allein dem Aufschwunge in der Ausfuhr St. Petersburgs zu verdanken, auf das von der Gesamtausfuhr der baltischen Häfen 91,5 % entfallen.

Von dem gesammten Roggenexport Russlands entfielen auf:

|            | Riga<br>% | St. Petersburg.<br>% | Reval<br>% | Libau<br>% | Windau<br>% | Pernau<br>% | Zusammen<br>% |
|------------|-----------|----------------------|------------|------------|-------------|-------------|---------------|
| 1891—1895: | 4,0       | 6,0                  | 0,9        | 5,7        | 0,0         | 0,0         | 16,6          |
| 1896—1900: | 5,2       | 17,5                 | 3,0        | 7,2        | 0,1         | 0,2         | 33,2          |
| 1901:      | 5,7       | 12,4                 | 2,4        | 6,6        | —           | 0,1         | 27,2          |
| 1902:      | 2,2       | 7,4                  | 0,1        | 1,3        | 0,1         | —           | 11,1          |
| 1903:      | 0,9       | 3,9                  | 0,4        | 0,7        | 0,1         | —           | 6,0           |
| 1904:      | 0,2       | 17,9                 | 1,1        | 0,4        | —           | —           | 19,6          |

Von dem gesammten Roggenexport der 6 baltischen Häfen entfielen auf:

|            | Riga<br>% | St. Petersburg.<br>% | Reval<br>% | Libau<br>% | Windau<br>% | Pernau<br>% |
|------------|-----------|----------------------|------------|------------|-------------|-------------|
| 1891—1895: | 24,1      | 36,0                 | 5,4        | 34,1       | 0,2         | 0,2         |
| 1896—1900: | 15,8      | 52,7                 | 9,1        | 21,8       | 0,1         | 0,5         |
| 1901:      | 21,1      | 45,7                 | 8,7        | 24,2       | —           | 0,3         |
| 1902:      | 19,9      | 66,5                 | 1,1        | 11,3       | 1,2         | —           |
| 1903:      | 14,1      | 65,1                 | 6,6        | 11,5       | 2,2         | —           |
| 1904:      | 1,2       | 91,5                 | 5,5        | 1,8        | —           | —           |

Die sechs wichtigsten baltischen Häfen participirten im Jahre 1904 an der russischen Totalausfuhr, die  $56\frac{1}{3}$  Millionen Pud betragen hat, mit 19,6 %, gegen 6 % im Jahre 1903. Auch dieser Artikel nimmt seinen Weg hauptsächlich über die am Schwarzen und Asowschen Meere belegenen Häfen. Im Jahre 1904 (11 Monate) waren es 37 Millionen Pud oder ca. 66 % der Totalausfuhr des Reiches gegen 63,9 Millionen Pud oder 81 % im Jahre 1903.

Die grössten Quantitäten gingen über Rostow a. D. (1904 und 1903 je 15 Millionen Pud), Odessa (1904 7,3 Millionen Pud gegen 19,7 Millionen Pud in 1903) und Nikolajew (1904:  $9\frac{1}{2}$  Millionen Pud gegen 24 Millionen Pud im Jahre 1903).\*) In sehr bescheidenen Grenzen bewegt sich der Versand über unsere westliche Trockengrenze: 1904 (11 Monate)  $1\frac{2}{3}$  Millionen Pud gegen 4,4 Millionen Pud in den ersten 11 Monaten 1903.

\*) Die Daten für alle wichtigsten Südhäfen finden sich auf Seite 22 dieses Berichts vor.

Die bedeutendsten Absatzgebiete für diesen Artikel stellen die Märkte Deutschlands, Hollands und Grossbritanniens dar.

Der Gersteexport der baltischen Häfen umfasste:

|             | Riga<br>Pud | St. Petersburg<br>Pud | Reval<br>Pud | Libau<br>Pud |
|-------------|-------------|-----------------------|--------------|--------------|
| 1881—1885 : | 3,540,166   | 36,854                | 233,789      | 1,668,307    |
| 1886—1890 : | 3,021,269   | 17,810                | 626,155      | 1,792,982    |
| 1891—1895 : | 1,791,595   | 64,061                | 401,504      | 640,363      |
| 1896 :      | 1,497,200   | 38,240                | 441,763      | 637,517      |
| 1897 :      | 1,132,840   | 48,518                | 227,396      | 419,605      |
| 1898 :      | 1,480,424   | 16,000                | 269,369      | 308,432      |
| 1899 :      | 1,454,152   | 102,740               | 347,537      | 306,973      |
| 1900 :      | 1,146,216   | —                     | 40,541       | 193,498      |
| 1896—1900 : | 1,342,166   | 41,100                | 265,321      | 373,205      |
| 1901 :      | 1,053,536   | 3,600                 | 170,976      | 94,818       |
| 1902 :      | 1,306,579   | 26,174                | 36,168       | 131,775      |
| 1903 :      | 1,271,498   | —                     | 40,890       | 322,209      |
| 1904 :      | 781,608     | —                     | 21,337       | 101,841      |

|             | Windau<br>Pud | Pernau<br>Pud | Zusammen<br>Pud |
|-------------|---------------|---------------|-----------------|
| 1881—1885 : | 213,158       | 587,049       | 6,279,323       |
| 1886—1890 : | 217,031       | 479,193       | 6,154,440       |
| 1891—1895 : | 80,910        | 269,540       | 3,217,973       |
| 1896 :      | 129,230       | 670,021       | 3,413,971       |
| 1897 :      | 59,370        | 533,827       | 2,421,556       |
| 1898 :      | 53,749        | 652,206       | 2,780,180       |
| 1899 :      | —             | 239,293       | 2,450,695       |
| 1900 :      | —             | 380,983       | 1,761,238       |
| 1896—1900 : | 48,470        | 495,266       | 2,565,528       |
| 1901 :      | 20,200        | 406,231       | 1,749,361       |
| 1902 :      | —             | 169,912       | 1,670,608       |
| 1903 :      | —             | 67,118        | 1,701,715       |
| 1904 :      | —             | 15,500        | 920,286         |

Unser Gerstehandel hat sich im Berichtsjahre in so engen Grenzen bewegt wie noch in keinem der in der vorangeschickten tabellarischen Uebersicht aufgeführten Jahre. Der Export dieses Artikels concentrirt sich immer mehr in den südrussischen Häfen, die enorme zumeist aus leichter Futtergerste bestehende Quantitäten auf die ausländischen Märkte bringen. Im Rigaschen Handel kommt dagegen vorwiegend Waare besserer Qualität vor, die zu Brau- und Brennzwecken verwandt wird. Der schlechte Ausfall der Ernten in Futtergewächsen in den meisten



europäischen Staaten hat im jüngst verflossenen Jahre für Futtergerste ein grösseres Interesse erregt, was den Handel der Südhäfen mit diesem Artikel ungemein begünstigt hat.

Zarizyner (Rjasan-Uraler) 100 pfündige Gerste, für die zu Anfang des Jahres ca. 68 Kopeken verlangt wurde, stieg im Februar vorübergehend bis auf 74 Kopeken, war aber schon Ende dieses Monats zu 69 Kopeken erhältlich, auf welchem Niveau sich die Preise bis Ende Juli behaupteten. Doch wurden nur im letztgenannten Monate diese Preise bewilligt, während in allen vorhergegangenen Monaten 67 bis höchstens 68 Kopeken erzielt werden konnten. Im August besserten sich die Preise bis auf 70–72 Kopeken auf, gingen aber um Mitte September auf 66–67 Kopeken zurück. Erst Ende November macht sich wieder eine steigende Tendenz bemerkbar und die Notirungen erhöhten sich bis auf 71 Kopeken, welche Preise auch bis zum Ausgange des Jahres zu bedingen waren.

Die Umsätze in südrussischer, sowie kurischer Waare hielten sich in sehr bescheidenen Grenzen. Im Grossen und Ganzen verlief das Geschäft sehr ruhig. Eine lebhaftige Stimmung konnte nicht aufkommen, da fast jegliche Anregung vom Auslande fehlte.

Die verhältnissmässig grössten Quantitäten wurden nach Eröffnung der Navigation im April, sowie im November und December verschifft. Die Zufuhrthätigkeit gestaltete sich vom September ab, d. h. nachdem die frische Waare erschienen war, etwas lebhafter. Sehr spärliche Ankünfte wiesen die Sommermonate auf. Die Totalzufuhren per Eisenbahn beliefen sich nach vorläufigen Daten auf 1 250,749 Pud gegen 1,909,068 Pud im Jahre 1903.

Der Gersteexport der baltischen Häfen ist im Jahre 1904 auf ein Minimum zurückgegangen. Er belief sich auf 920,000 Pud, d. h. auf rund 800,000 Pud weniger als im Vorjahre. Ganz enorm ist der Ausfall im Vergleich mit den Jahren 1881–1890, in denen durchschnittlich über 6 Millionen Pud jährlich verschifft wurde. Die sechs Ostseeplätze, unter denen eigentlich nur noch Riga in Betracht kommt, vermittelten von der Totalausfuhr des Reiches, die sich im Berichtsjahre auf über 152 Millionen Pud stellte, nur 0,6% gegen 1,1% im Jahre 1903, wovon auf Riga 0,5 resp. 0,9% entfallen.

Das Gros der gewaltigen, zum Export gelangenden Quantitäten, geht über die Südhäfen, im Jahre 1904 (11 Monate) umfassten sie 124 Millionen Pud oder 80% der russischen Totalausfuhr gegen 122 $\frac{2}{3}$  Millionen Pud oder 84,4% im Jahre 1903.

Ueber die westliche Landgrenze wurden in den ersten 11 Monaten des Jahres 1904 ca. 4,8 Millionen Pud versandt, gegen 5,7 Millionen Pud in dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres.

Von dem gesammten Gersteexport Russlands entfielen auf:

|             | Riga<br>‰ | St. Petersburg.<br>‰ | Reval<br>‰ | Libau<br>‰ | Windau<br>‰ | Pernau<br>‰ | Zusammen<br>‰ |
|-------------|-----------|----------------------|------------|------------|-------------|-------------|---------------|
| 1891—1895 : | 2,0       | 0,1                  | 0,4        | 0,7        | 0,1         | 0,3         | 3,6           |
| 1896—1900 : | 1,8       | 0,1                  | 0,3        | 0,5        | 0,1         | 0,6         | 3,4           |
| 1901 :      | 1,6       | 0,0                  | 0,3        | 0,1        | 0,0         | 0,6         | 2,6           |
| 1902 :      | 1,4       | 0,0                  | 0,0        | 0,2        | —           | 0,2         | 1,8           |
| 1903 :      | 0,9       | —                    | 0,0        | 0,2        | —           | 0,0         | 1,1           |
| 1904 :      | 0,5       | —                    | 0,0        | 0,1        | —           | 0,0         | 0,6           |

Von dem gesammten Gersteexport der 6 baltischen Häfen entfielen auf:

|             | Riga<br>‰ | St. Petersburg.<br>‰ | Reval<br>‰ | Libau<br>‰ | Windau<br>‰ | Pernau<br>‰ |
|-------------|-----------|----------------------|------------|------------|-------------|-------------|
| 1891—1895 : | 54,7      | 2,0                  | 12,5       | 19,9       | 2,5         | 8,4         |
| 1896—1900 : | 52,3      | 1,6                  | 10,3       | 14,6       | 1,9         | 19,3        |
| 1901 :      | 60,2      | 0,2                  | 9,8        | 5,4        | 1,2         | 23,2        |
| 1902 :      | 78,2      | 1,6                  | 2,1        | 7,9        | —           | 10,2        |
| 1903 :      | 74,7      | —                    | 2,4        | 18,9       | —           | 4,0         |
| 1904 :      | 84,9      | —                    | 2,3        | 11,1       | —           | 1,7         |

Die russische Gerste wird hauptsächlich von den Märkten Deutschlands, Grossbritanniens, Hollands und Belgiens aufgenommen.

An Hafer wurden aus Riga und den anderen Ostseehäfen exportirt:

|             | Riga<br>Pud  | St. Petersburg<br>Pud | Reval<br>Pud  |                 |
|-------------|--------------|-----------------------|---------------|-----------------|
| 1881—1885 : | 6,827,306    | 17,397,075            | 4,771,834     |                 |
| 1886—1890 : | 7,176,010    | 19,395,076            | 6,258,685     |                 |
| 1891—1895 : | 5,958,313    | 14,767,102            | 5,303,990     |                 |
| 1896 :      | 4,380,132    | 22,285,862            | 7,558,826     |                 |
| 1897 :      | 1,589,724    | 17,016,360            | 4,697,772     |                 |
| 1898 :      | 372,000      | 13,442,042            | 933,227       |                 |
| 1899 :      | 971,004      | 7,274,123             | 2,370,532     |                 |
| 1900 :      | 1,583,820    | 29,765,359            | 9,079,067     |                 |
| 1896—1900 : | 1,779,336    | 17,956,749            | 4,927,885     |                 |
| 1901 :      | 2,479,062    | 31,225,732            | 5,205,398     |                 |
| 1902 :      | 3,029,817    | 18,706,250            | 2,999,000     |                 |
| 1903 :      | 1,341,621    | 14,820,000            | 4,581,643     |                 |
| 1904 :      | 1,237,719    | 6,820,000             | 3,726,232     |                 |
|             | Libau<br>Pud | Windau<br>Pud         | Pernau<br>Pud | Zusammen<br>Pud |
| 1881—1885 : | 13,170,052   | 7,374                 | —             | 42,173,641      |
| 1886—1890 : | 18,634,532   | 22,336                | 1,100         | 51,487,739      |
| 1891—1895 : | 19,254,238   | 3,228                 | —             | 45,286,871      |
| 1896 :      | 25,368,271   | 31,000                | —             | 59,624,091      |



|               | Libau<br>Pud | Windau<br>Pud | Pernau<br>Pud | Zusammen<br>Pud |
|---------------|--------------|---------------|---------------|-----------------|
| 1897 :        | 13,013,413   | 6,600         | —             | 36,323,869      |
| 1898 :        | 5,226,569    | —             | —             | 19,973,838      |
| 1899 :        | 10,948,576   | —             | —             | 21,564,235      |
| 1900 :        | 23,021,137   | —             | —             | 63,449,383      |
| 1896 – 1900 : | 15,515,593   | 7,520         | —             | 40,187,083      |
| 1901 :        | 24 463,179   | 137,517       | —             | 63,510,888      |
| 1902 :        | 22,489,886   | 678,044       | —             | 47,902,997      |
| 1903 :        | 17,726,110   | 2,173,003     | —             | 40,642,377      |
| 1904 :        | 20,029,695   | 2,057,491     | —             | 33,871,137      |

Der letztjährige Haferexport Rigas ist sogar hinter dem des Jahres 1903, das in dieser Hinsicht als ein sehr ungünstiges bezeichnet werden muss, zurückgeblieben. Nur die Jahre 1898 und 1899 weisen kleinere Ausfuhrziffern auf. Infolge der theilweise missrathenen Ernte des Jahres 1903 lag das Hafergeschäft am hiesigen Platze während der ersten 8 Monate des Jahres, und zwar namentlich in den Monaten Juni, Juli und August, fast völlig darnieder. Es wurden nur hin und wieder einige, übrigens recht unbedeutende Parthieen für den Export gehandelt; die hier eintreffenden spärlichen Zufuhren wurden vom örtlichen Consum aufgenommen.

Die Preise für hohen weissen russischen Hafer, die zu Beginn des Jahres 65—70 Kopeken betrugen, stellten sich um Mitte Februar auf 70—75 Kopeken, auf welchem Niveau sie sich bis in den Mai hinein behaupteten. In den letzten Wochen dieses Monats erhöhten sie sich auf 75—80 Kopeken und erfuhren Ende Juni eine weitere Steigerung bis auf 80 85 Kopeken. Für gewöhnliche ungedarrte russische Waare konnten zu Anfang des Jahres ca. 60—62 Kopeken und für gedarrten russischen Hafer nach Eröffnung der Navigation bis Ende Mai 59—61 Kopeken bis höchstens 65 Kopeken erzielt werden. Nachdem die Sommermonate Juni und Juli völlig geschäftslos verlaufen waren, begann im August frische Waare hier einzutreffen und das Geschäft zeigte wieder etwas Leben. Bei fester Tendenz hielten sich die Preise für gewöhnlichen ungedarrten russischen Hafer anfänglich auf 70—71 Kopeken gingen aber in der Folge trotz der reservirten Haltung der Verkäufer auf 66 Kopeken zurück. Erst Ende November erfolgte eine kleine Aufbesserung auf 67—68 Kopeken. Diese Preise waren sowohl für gewöhnlichen ungedarrten als auch für gedarrten russischen Hafer bis zur Jahreswende erhältlich.

In gewöhnlichem und hohem kurischen Hafer haben nur bescheidene Umsätze stattgefunden.

Die Haferzufuhren per Eisenbahn erreichten während des ganzen Jahres fast  $2\frac{3}{4}$  Millionen Pud (1903:  $2\frac{1}{7}$  Millionen Pud), wovon auf

die Monate August bis December 2,2 Millionen Pud entfielen. Die Exportziffer für die letzten 4 Monate des Jahres belief sich auf ca. 1,1 Million Pud bei einer Gesamtausfuhr von 1,237,719 Pud.

Der Haferexport der Ostseeplätze hat im Berichtsjahre ca. 34 Millionen Pud umfasst, was etwa 7 Millionen Pud weniger als im Jahre 1903 ausmacht. Seit dem Jahre 1881 haben nur die Jahre 1898 und 1899 kleinere Ausfuhrziffern zu verzeichnen als das jüngst verflossene Jahr. Einen sehr starken Ausfall weist dem Jahre 1903 gegenüber St. Petersburg auf, auch Reval hat eine Einbusse erlitten, während Libaus Export gewachsen ist und sich der unsrige auf der Höhe des Vorjahres gehalten hat. Libau hat hinsichtlich der Ausfuhr dieses Artikels im Jahre 1904 einen grossen Vorsprung gewonnen; fast 60% der über die Ostseeplätze verschifften Hafermengen gingen nämlich über diesen Hafen.

Von dem gesammten Haferexport Russlands entfielen auf:

|            | Riga | St. Petersburg | Reval | Libau | Windau | Pernau | Zusammen |
|------------|------|----------------|-------|-------|--------|--------|----------|
| 1891—1895: | 10,6 | 26,3           | 9,5   | 34,3  | 0,0    | —      | 80,7     |
| 1896—1900: | 3,7  | 37,7           | 10,4  | 32,5  | 0,0    | —      | 84,3     |
| 1901:      | 3,2  | 41,0           | 6,8   | 32,1  | 0,2    | —      | 83,3     |
| 1902:      | 5,0  | 30,8           | 4,9   | 37,0  | 1,1    | —      | 78,8     |
| 1903:      | 2,3  | 25,7           | 8,0   | 30,7  | 3,8    | —      | 70,5     |
| 1904:      | 2,4  | 13,0           | 7,1   | 38,2  | 3,9    | —      | 64,6     |

Von dem gesammten Haferexport der 6 baltischen Häfen entfielen auf:

|            | Riga | St. Petersburg | Reval | Libau | Windau | Pernau |
|------------|------|----------------|-------|-------|--------|--------|
| 1891—1895: | 13,2 | 32,6           | 11,7  | 42,4  | 0,0    | —      |
| 1896—1900: | 4,4  | 44,7           | 12,3  | 38,6  | 0,0    | —      |
| 1901:      | 3,9  | 49,2           | 8,2   | 38,5  | 0,2    | —      |
| 1902:      | 6,3  | 39,1           | 6,3   | 46,9  | 1,4    | —      |
| 1903:      | 3,3  | 36,5           | 11,3  | 43,6  | 5,3    | —      |
| 1904:      | 3,7  | 20,1           | 10,0  | 59,1  | 6,1    | —      |

Fast zwei Drittel der Gesamtausfuhr des Reiches, die im Berichtsjahre 52 $\frac{1}{2}$  Mill. Pud ausmachte, nehmen ihren Weg über die baltischen Häfen, gegen 70,5% im Jahre 1903. In früheren Jahren waren es 80% und darüber. Im Handel mit diesem Artikel haben die Südhäfen keine Bedeutung erlangt, sie verschifften nämlich in den ersten 11 Monaten des Jahres 1904 und 1903 je 8,9 Millionen Pud was 17 resp. 15,4% von der russischen Totalausfuhr beträgt. Nennenswerth ist nur die Ausfuhr Nikolajews (in 11 Monaten 1904: 2,9 Millionen Pud gegen 4 $\frac{1}{2}$  Millionen Pud in 11 Monaten 1903), ferner Noworossiisk (2 $\frac{1}{2}$  Millionen resp. 1,6 Millionen Pud) und Odessa (1 $\frac{3}{4}$  Millionen resp. 1,2 Millionen Pud). Per Eisenbahn wurden über die westliche Landgrenze in den ersten 11 Monaten der Jahre 1904 und 1903 5,7 resp. 5,2 Millionen Pud befördert.



Der russische Hafer wird vornehmlich nach Grossbritannien, Deutschland und Holland sowie nach Belgien und Frankreich geliefert.

Russlands Getreideexport über die europäische Grenze umfasste nach den Angaben unseres Zolldepartements seit dem Jahre 1897 folgende Quantitäten:

|                  | 1897<br>Pud | 1898<br>Pud | 1899<br>Pud | 1900<br>Pud   |
|------------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Weizen . . . . . | 202,697,097 | 168,108,503 | 102,204,330 | 110,325,556   |
| Roggen . . . . . | 71,877,454  | 64,785,566  | 55,772,966  | 86,501,984    |
| Gerste . . . . . | 87,836,911  | 103,082,528 | 66,502,887  | 47,327,588    |
| Hafer . . . . .  | 42,999,211  | 24,624,014  | 26,893,511  | 77,012,291    |
| Total . . .      | 405,410,673 | 360,600,611 | 251,373,694 | 321,167,419   |
|                  | 1901<br>Pud | 1902<br>Pud | 1903<br>Pud | 1904*)<br>Pud |
| Weizen . . . . . | 127,960,282 | 175,739,882 | 254,834,000 | 280,610,000   |
| Roggen . . . . . | 77,555,443  | 90,075,219  | 78,895,000  | 56,274,000    |
| Gerste . . . . . | 66,160,667  | 91,024,587  | 145,200,000 | 152,667,000   |
| Hafer . . . . .  | 76,227,160  | 60,756,213  | 57,653,000  | 52,430,000    |
| Total . . .      | 347,903,552 | 417,595,901 | 536,582,000 | 541,981,000   |

Russlands Getreideausfuhr hat in den beiden letzten Jahren eine noch nicht dagewesene Höhe erreicht. Auch die anderen oben angeführten Jahre haben erfreuliche Resultate ergeben mit Ausnahme des Jahres 1899. In der hohen Exportziffer des Jahres 1904 tritt die Wirkung der guten Ernte des Berichtsjahres deutlich zu Tage. Der Versand der wichtigsten Getreideart, des Weizens, zeigt dem Jahre 1903 gegenüber eine Zunahme von ca. 26 Millionen Pud, ebenso ist der Gersteexport gestiegen (um 7 Millionen Pud). Die Roggenausfuhr ist dagegen infolge der eingeschränkten Nachfrage seitens Westeuropas, das selbst über eine reichliche Ernte verfügen konnte, um 21 Millionen Pud gefallen. Auch der Export von Hafer weist eine Abnahme (um 5 Millionen Pud) auf.

Trotz der seit dem Jahre 1900 erfolgten starken Steigerung des Gesamtexports von 321 Millionen Pud auf 542 Millionen Pud, hat sich, wie wir gesehen haben, die Ausfuhr der Ostseehäfen nicht nur nicht zu beleben vermocht, sondern sie ist sogar innerhalb dieser 5jährigen Zeitperiode von 112,8 Millionen Pud auf 69 Millionen Pud zurückgegangen. Die Zunahme im russischen Export ist einzig und allein den Südhäfen zu Gute gekommen.

Die bedeutendsten Absatzgebiete für das russische Getreide sind Deutschland, Grossbritannien, Frankreich, Holland, Belgien und Oesterreich-Ungarn. Unter diesen Staaten nimmt Deutschland die erste Stelle ein.

\*) Nach den Wochenberichten der „Torgowo-Prom. Gaseta“ zusammengestellt.

Deutschlands Import von Getreide überhaupt sowie von den einzelnen wichtigsten Getreidearten hat sich nach deutschen amtlichen Angaben seit dem Jahre 1901 folgendermassen gestaltet\*):

| Getreide überhaupt (Weizen, Roggen, Hafer und Gerste zusammen). | 1904        |      | 1903        |      |
|-----------------------------------------------------------------|-------------|------|-------------|------|
|                                                                 | Pud         | o/o  | Pud         | o/o  |
| davon aus Russland . . . . .                                    | 167,481,746 | 62,9 | 186,365,985 | 62,6 |
| „ „ Oesterr.-Ungarn . . . . .                                   | —           | —    | 23,081,558  | 7,8  |
| „ „ Rumänien . . . . .                                          | 20,321,521  | 7,6  | 23,238,298  | 7,8  |
| „ „ Argentinien . . . . .                                       | 35,281,664  | 13,3 | 19,962,815  | 6,7  |
| „ „ d. Ver. Staaten . . . . .                                   | 12,457,795  | 4,7  | 37,787,510  | 12,7 |
| Darunter:                                                       |             |      |             |      |
| Weizen total . . . . .                                          | 125,309,973 |      | 119,604,745 |      |
| davon aus Russland . . . . .                                    | 54,964,525  | 43,9 | 48,786,219  | 40,8 |
| „ „ Rumänien . . . . .                                          | 11,658,591  | 9,3  | 12,345,495  | 10,3 |
| „ „ Argentinien . . . . .                                       | 34,981,708  | 27,9 | 19,962,815  | 16,7 |
| „ „ d. Ver. Staaten . . . . .                                   | 11,421,398  | 9,1  | 35,047,409  | 29,3 |
| Roggen total . . . . .                                          | 29,290,976  |      | 50,453,281  |      |
| davon aus Russland . . . . .                                    | 26,424,400  | 90,3 | 44,547,018  | 88,3 |
| „ „ Rumänien . . . . .                                          | 1,301,652   | 4,4  | 2,148,169   | 4,3  |
| „ „ d. Ver. Staaten . . . . .                                   | 158,596     | 0,5  | 2,488,016   | 4,9  |
| Hafer total . . . . .                                           | 22,914,785  |      | 29,159,889  |      |
| davon aus Russland . . . . .                                    | 17,445,547  | 76,1 | 23,378,247  | 80,2 |
| „ „ Rumänien . . . . .                                          | 3,550,262   | 15,5 | 4,756,013   | 16,3 |
| „ „ Argentinien . . . . .                                       | 299,956     | 1,3  | 8,748       | 0,0  |
| „ „ d. Ver. Staaten . . . . .                                   | 86,688      | 0,4  | 110,719     | 0,4  |
| Gerste total . . . . .                                          | 88,686,071  |      | 98,335,887  |      |
| davon aus Russland . . . . .                                    | 68,647,274  | 77,4 | 69,654,501  | 70,8 |
| „ „ Oesterr.-Ungarn . . . . .                                   | —           | —    | 23,081,558  | 23,5 |
| „ „ Rumänien . . . . .                                          | 3,811,016   | 4,3  | 3,988,621   | 4,1  |
| „ „ d. Ver. Staaten . . . . .                                   | 791,113     | 0,9  | 141,366     | 0,1  |

| Getreide überhaupt (Weizen, Roggen, Hafer und Gerste zusammen). | 1902        |      | 1901        |      |
|-----------------------------------------------------------------|-------------|------|-------------|------|
|                                                                 | Pud         | o/o  | Pud         | o/o  |
| davon aus Russland . . . . .                                    | 155,846,075 | 55,0 | 131,244,080 | 49,1 |
| „ „ Oesterr.-Ungarn . . . . .                                   | 19,480,976  | 6,9  | 17,677,210  | 6,6  |
| „ „ Rumänien . . . . .                                          | 20,632,910  | 7,3  | 5,182,852   | 1,9  |
| „ „ Argentinien . . . . .                                       | 9,797,537   | 3,5  | 14,183,758  | 5,3  |
| „ „ d. Ver. Staaten . . . . .                                   | 66,950,873  | 23,6 | 82,792,084  | 31,0 |

\*) Die Doppelcentner haben wir in Pude umgerechnet.



| Darunter:                   | 1902        |      | 1901        |      |
|-----------------------------|-------------|------|-------------|------|
|                             | Pud         | 0/0  | Pud         | 0/0  |
| Weizen total . . . . .      | 128,620,884 |      | 132,320,418 |      |
| davon aus Russland . . . .  | 38,947,525  | 30,3 | 30,749,495  | 23,2 |
| „ „ Rumänien . . . .        | 13,581,490  | 10,6 | 5,397,434   | 4,1  |
| „ „ Argentinien . . . .     | 9,797,537   | 7,6  | 14,183,758  | 10,7 |
| „ „ d. Ver. Staaten . . . . | 63,203,699  | 49,1 | 76,697,825  | 58,0 |
| Roggen total . . . . .      | 60,514,585  |      | 53,549,778  |      |
| davon aus Russland . . . .  | 52,203,293  | 86,3 | 47,948,537  | 89,5 |
| „ „ Rumänien . . . .        | 3,762,147   | 6,2  | 2,096,827   | 3,9  |
| „ „ d. Ver. Staaten . . . . | 3,339,878   | 5,5  | 2,383,528   | 4,5  |
| Hafer total . . . . .       | 24,133,735  |      | 25,577,256  |      |
| davon aus Russland . . . .  | 20,201,205  | 83,7 | 21,611,247  | 84,4 |
| „ „ Rumänien . . . .        | 1,888,024   | 7,8  | ?           | ?    |
| „ „ Argentinien . . . .     | 37,987      | 0,2  | ?           | ?    |
| „ „ d. Ver. Staaten . . . . | 180,990     | 0,7  | 3,073,898   | 12,0 |
| Gerste total . . . . .      | 69,908,453  |      | 55,784,419  |      |
| davon aus Russland . . . .  | 44,494,052  | 63,6 | 30,953,438  | 55,5 |
| „ „ Oesterr.-Ungarn . . . . | 19,480,976  | 27,9 | 17,677,210  | 31,7 |
| „ „ Rumänien . . . .        | 3,289,273   | 4,7  | 3,086,025   | 5,5  |
| „ „ d. Ver. Staaten . . . . | 226,306     | 0,3  | 636,833     | 1,1  |

Deutschlands Gesamtbezug an Getreide ist im Berichtsjahre um über 30 Millionen Pud gegenüber dem Jahre 1903, in welchem er seinen Höhepunkt erreicht hatte, zurückgegangen, doch ist Russlands Antheil daran nicht nur nicht gefallen, sondern er ist sogar um ein geringes gestiegen und zwar von 62,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> auf 62,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Die Verschiffungen der Vereinigten Staaten nach Deutschland haben eine grosse Einbusse erlitten, während Argentinien seine Position verbessert hat. Rumäniens Bedeutung für den deutschen Getreidemarkt weist in den zwei letzten Jahren keine Aenderung auf.

Die Hauptlieferanten für Weizen waren im Jahre 1904 Russland (43,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) und Argentinien (27,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), während die Vereinigten Staaten, die früher die erste Stelle einnahmen, infolge ihrer kleinen Ernte sogar hinter Rumänien zurückgeblieben sind. Der im Berichtsjahre nach Deutschland eingeführte Roggen stammte ebenso wie in früheren Jahren fast in seinem ganzen Umfange aus Russland (90,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>). Am deutschen Haferimport war Russland mit 76,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> und Rumänien mit 15,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> betheiligt. In den Vorjahren hat Russland noch grössere Quantitäten nach Deutschland geliefert. Der procentuale Antheil Russlands an der deutschen Gersteinfuhr ist seit dem Jahre 1901 stetig gestiegen. Im Jahre 1904 betrug er 77,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Rumänien spielt hier eine bescheidene Rolle. Oesterreich-Ungarn, das bisher ganz ansehnliche Gerstemengen in Deutschland abgesetzt hat, kam im Jahre 1904, infolge des Gersteausfuhrverbots, garnicht in Betracht.

Deutschlands Maiseinfuhr umfasste folgende Quantitäten :

|            |                 | 1904       |      | 1903       |      |
|------------|-----------------|------------|------|------------|------|
|            |                 | Pud        | 0/0  | Pud        | 0/0  |
| Mais total |                 | 47,956,231 |      | 59,100,805 |      |
| davon aus  | Russland        | 5,650,686  | 11,8 | 6,193,198  | 10,5 |
| "          | Rumänien        | 6,159,148  | 12,8 | 4,422,596  | 7,5  |
| "          | Argentinien     | 21,079,349 | 44,0 | 15,300,831 | 25,9 |
| "          | d. Ver. Staaten | 12,612,517 | 26,3 | 31,884,027 | 53,9 |
|            |                 | 1902       |      | 1901       |      |
|            |                 | Pud        | 0/0  | Pud        | 0/0  |
| Mais total |                 | 55,835,935 |      | 73,985,771 |      |
| davon aus  | Russland        | 20,670,390 | 37,0 | 4,662,009  | 6,3  |
| "          | Rumänien        | 14,386,101 | 25,8 | 7,746,360  | 10,5 |
| "          | Argentinien     | 11,615,303 | 20,8 | 10,039,970 | 13,6 |
| "          | d. Ver. Staaten | 3,729,014  | 6,7  | 49,797,916 | 67,3 |

Deutschlands Bedarf an diesem Bodenproduct scheint in der Abnahme begriffen zu sein. Im Jahre 1899 bezog es noch 100 Millionen Pud gegen rund 48 Millionen Pud im Jahre 1904. Argentinien deckte im Berichtsjahre 44<sup>0</sup>/<sub>0</sub> des Bedarfs, während Amerika, das früher fast durchweg die grössten Quantitäten lieferte, nur mit 26,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> daran betheiligt war. Deutschlands Maisbezug aus Russland ist ein verhältnissmässig kleiner, nur in dem Jahre 1902 figurirte Russland als Hauptlieferant für diesen Artikel, was durch die gewaltige amerikanische Fehlernte des Jahres 1901 bedingt war.

Der Absatz russischen Getreides in Grossbritannien zeigt im Berichtsjahre eine weitere Steigerung, denn er umfasste nach den Ausweisen unseres Zolldepartements in den ersten 11 Monaten der Jahre :

|              | 1900       | 1901       | 1902       | 1903        | 1904        |
|--------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|
|              | Pud        | Pud        | Pud        | Pud         | Pud         |
| Weizen . .   | 14,566,000 | 10,050,000 | 18,549,000 | 45,941,000  | 62,593,000  |
| Roggen . .   | 11,779,000 | 5,178,000  | 9,082,000  | 6,659,000   | 6,686,000   |
| Gerste . . . | 13,000,000 | 18,655,000 | 25,283,000 | 31,805,000  | 29,481,000  |
| Hafer . . .  | 37,166,000 | 38,128,000 | 29,425,000 | 32,199,000  | 22,588,000  |
| Zusammen .   | 76,511,000 | 72,011,000 | 82,339,000 | 116,604,000 | 121,348,000 |

Die starke Zunahme in der Einfuhr russischen Weizens ist als eine Folgeerscheinung der kleinen Weizenernte in den Vereinigten Staaten anzusehen. Eine Einschränkung hat der Bezug von Gerste und namentlich von Hafer erfahren, während sich die Einfuhr von Roggen auf der Höhe des Vorjahres gehalten hat.

Der Antheil Grossbritanniens am russischen Getreideexport stellte sich in den ersten 11 Monaten des Berichtsjahres auf 24,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen 22,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1903, 19<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1902 und 20,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1901



Russlands Getreideexport nach Frankreich gestaltete sich nach Angabe unseres Zolldepartements in den ersten 11 Monaten der 5 letzten Jahre wie nachstehend:

|            | 1900       | 1901       | 1902       | 1903       | 1904       |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|            | Pud        | Pud        | Pud        | Pud        | Pud        |
| Weizen . . | 22,525,000 | 30,228,000 | 24,354,000 | 34,897,000 | 30,406,000 |
| Gerste . . | 989,000    | 858,000    | 595,000    | 2,682,000  | 1,597,000  |
| Hafer . .  | 5,734,000  | 9,541,000  | 1,827,000  | 1,708,000  | 802,000    |
| Zusammen   | 29,248,000 | 40,627,000 | 26,776,000 | 39,287,000 | 32,805,000 |

Im russisch-französischen Getreidehandel ist somit ein Rückgang zu constatiren, der sich auf alle Getreidearten erstreckt. Es sind etwa  $6\frac{1}{2}$  Millionen Pud weniger als im Jahre 1903 nach Frankreich geliefert worden. Von Bedeutung ist hier eigentlich nur noch der Artikel Weizen. Der in manchen früheren Jahren nicht ganz unansehnliche Bezug von russischem Hafer ist im Berichtsjahre auf ein Minimum zurückgegangen. Am russischen Totalexport participirte Frankreich in den ersten 11 Monaten des Jahres 1904 mit  $6,6\%$  gegen  $7,7\%$  im Jahre 1903,  $6,5\%$  im Jahre 1902 und  $11,4\%$  im Jahre 1901.

Belgiens Getreideimport aus Russland betrug in den ersten 11 Monaten der Jahre:

|            | 1900      | 1901      | 1902      | 1903       | 1904       |
|------------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|
|            | Pud       | Pud       | Pud       | Pud        | Pud        |
| Weizen . . | 1,238,000 | 568,000   | 2,142,000 | 7,172,000  | 10,900,000 |
| Gerste . . | 1,549,000 | 3,288,000 | 1,891,000 | 4,182,000  | 6,196,000  |
| Hafer . .  | 3,290,000 | 1,435,000 | 1,119,000 | 679,000    | 1,786,000  |
| Zusammen   | 6,077,000 | 5,291,000 | 5,152,000 | 12,033,000 | 18,882,000 |

Belgiens Bezug russischen Getreides ist demnach seit dem Jahre 1902 nicht unerheblich gewachsen. Die Exportziffer des Berichtsjahres stellt sich dem Jahre 1903 gegenüber um  $6\frac{3}{4}$  Millionen Pud höher.

Am stärksten ist der Consum russischen Weizens gestiegen (um 3,7 Millionen Pud). An Gerste und Hafer gelangten auf die dortigen Märkte 2 resp. 1 Million Pud mehr als im Jahre 1903.

Vom russischen Gesamtexport entfielen auf Belgien in den ersten 11 Monaten 1904  $3,8\%$  gegen  $2,4\%$  im Jahre 1903,  $1,2\%$  im Jahre 1902 und  $1,5\%$  im Jahre 1901.

Nach Oesterreich-Ungarn gelangten in den ersten 11 Monaten der letzten 5 Jahre folgende Mengen russischen Getreides:

|              | 1900<br>Pud | 1901<br>Pud | 1902<br>Pud | 1903<br>Pud | 1904<br>Pud |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Weizen . . . | 1,409,000   | 2,269,000   | 3,169,000   | 1,271,000   | 2,718,000   |
| Roggen . . . | 1,180,000   | 1,608,000   | 970,000     | 352,000     | 229,000     |
| Gerste . . . | 204,000     | 320,000     | 321,000     | 154,000     | 1,739,000   |
| Hafer . . .  | 226,000     | 244,000     | 345,000     | 487,000     | 673,000     |
| Zusammen     | 3,019,000   | 4,441,000   | 4,832,000   | 2,264,000   | 5,359,000   |

Auch der Getreidehandel mit diesem Lande weist eine Belebung auf, es sind über 3 Millionen Pud mehr als im Jahre 1903 exportirt worden. Die Zunahme ist auf den verstärkten Weizen- und Gersteexport zurückzuführen. Der Antheil Oesterreich-Ungarns an der russischen Totalausfuhr belief sich im Jahre 1904 auf 1,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen 0,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1903 und je 1,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> in den Jahren 1902 und 1901.

Hollands Getreideimport (Roggen, Weizen, Gerste und Hafer) aus Russland umfasste nach den Ausweisen unseres Zolldepartements im Berichtsjahre 101 Millionen Pud gegen 106 Millionen Pud im Jahre 1903 und 100<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Millionen Pud im Jahre 1902, während er sich nach unserer Berechnung nur auf 33<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Millionen Pud im Jahre 1904, 21 Millionen Pud im Jahre 1903 und 34 Millionen Pud im Jahre 1902 beläuft\*).

Die Ernte des Jahres 1904 wurde durch die in einem grossen Theil Westeuropas während der Sommermonate herrschende Dürre.

\*) Die von uns berechneten Ziffern haben wir auf folgende Weise erhalten: Nach russischen Daten beträgt der ganze Getreideexport Russlands nach Deutschland im Jahre 1904 nur 101<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Millionen Pud (1903: 101<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Millionen Pud und 1902: 89<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Millionen Pud), nach deutschen Daten gelangten dagegen aus Russland nach Deutschland im Jahre 1904—167<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Pud (1903: 186<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Millionen Pud und 1902: 156 Millionen Pud), d. h. im Jahre 1904 — 67<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Millionen Pud mehr und in den Jahren 1903 und 1902 ca. 85 resp. 66<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Millionen Pud mehr als die russische Statistik angiebt. Diese Getreidequantitäten dürften ihren Weg über die holländischen Häfen nach Deutschland genommen haben. Zieht man nun von den (nach Angabe unseres Zolldepartements) in die holländischen Häfen aus Russland beförderten Getreidemengen (im Betrage von 101 Millionen Pud im Jahre 1904, 106 Millionen Pud im Jahre 1903 und 100<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Millionen Pud im Jahre 1902, die in diesen 3 Jahren nach Deutschland weiter versandten Quantitäten (1904: 67<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Millionen Pud, 1903: 85 Millionen Pud und 1902: 66<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Millionen Pud) ab, so ergibt sich, dass in Holland selbst nur 33<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Millionen Pud resp. 21 Millionen und 34 Millionen Pud verblieben sind. Hierbei ist in Betracht zu ziehen, dass den deutschen Daten schon insofern mehr Anspruch auf Zuverlässigkeit beigemessen werden muss, als sie auf den Erhebungen einer Importstatistik beruhen, die, wie es in der Natur der Sache liegt, aus fiskalischen Gründen mit grösserer Sorgfalt und Genauigkeit vorgenommen werden, als die Registrirung von Exportdaten, auf denen die russischen Angaben basirt sind. Dazu kommt noch, dass die russischen Zollinstitutionen, denen die Erhebung der Exportdaten obliegt, die Bestimmungsländer für die Ausfuhrwaaren nicht mit völliger Sicherheit anzugeben in der Lage sind, und zwar aus dem Grunde, weil der Weiterversand der Waaren aus den ausländischen Häfen, wohin die Waaren ausclarirt worden sind, von ihnen nicht constatirt werden kann.



ungünstig beeinflusst. In Deutschland wurden dadurch ganz beträchtliche Ausfälle in der Hafer- und Gersteernte sowie überhaupt in der Futtermittelernte verursacht, während die Erträge an Weizen und namentlich Roggen durchaus gute waren. Die Roggenernte war sogar grösser als in irgend einem Vorjahre. In Rumänien ist die Weizenernte weit hinter einer Mittelernte zurückgeblieben, die Roggenernte ist vollständig fehlgeschlagen, ebenso ist die Haferernte dort fast missrathen. Eine Fehlernte in Gerste hat Oesterreich-Ungarn zu verzeichnen, auch die Weizenernte war eine schwache. Englands Weizenernte war kleiner als jemals zuvor.

Russland hat dagegen im Grossen und Ganzen bessere Erträge als im Jahre 1903 aufzuweisen. Weizen ist sehr reichlich geerntet worden. Nach den grossen Exportziffern zu urtheilen, scheinen die Ernteschätzungen keine übertriebenen zu sein. Auch die russische Roggen- und namentlich die Haferernte sind gut ausgefallen, die Gersteernte dagegen nur einigermaßen.

Nordamerikas Weizenernte hat ein Deficit ergeben, während die Haferernte eine ziemlich beträchtliche war. Auch die Maisproduction war eine reichliche.

Indien hat eine sehr gute Weizenernte eingeheimst, auch in Indien und Australien waren die Ergebnisse günstige, wenn sie auch hinter denen des Vorjahres etwas zurückstehen.

Die Ernteergebnisse in den 72 Gouvernements resp. Gebieten Russlands (mit Einschluss Sibiriens und Central-Asiens) werden vom statistischen Centralcomité des Ministeriums des Innern wie folgt angegeben:

|                      | 1904            | 1903          | 1902          |
|----------------------|-----------------|---------------|---------------|
|                      | i n P u n d e n |               |               |
| Winterroggen . . .   | 1,535,960,300   | 1,383,579,000 | 1,403,370,000 |
| Sommerroggen . . .   | 27,734,700      | 30,671,600    | 21,750,300    |
| Roggen im Ganzen . . | 1,563,695,000   | 1,414,250,600 | 1,425,120,300 |
| Winterweizen . . .   | 342,434,300     | 332,914,900   | 365,936,600   |
| Sommerweizen . . .   | 761,703,300     | 686,706,500   | 643,184,600   |
| Weizen im Ganzen . . | 1,104,137,600   | 1,019,621,400 | 1,009,121,200 |
| Hafer . . . . .      | 957,920,000     | 707,980,300   | 824,685,900   |
| Gerste . . . . .     | 457,210,100     | 473,878,500   | 449,592,600   |
| Buchweizen . . . .   | 59,581,800      | 52,918,700    | 81,471,700    |
| Hirse . . . . .      | 91,000,700      | 128,071,800   | 182,387,100   |
| Mais . . . . .       | 40,426,100      | 78,820,800    | 75,440,400    |
| Erbsen . . . . .     | 48,837,500      | 36,859,500    | 46,154,500    |
| Spelz . . . . .      | 28,817,400      | 10,565,900    | 14,304,800    |
| Zusammen             | 4,351,626,200   | 3,922,967,500 | 4,108,278,500 |

|                      | 1901          | 1902          |
|----------------------|---------------|---------------|
|                      | i n P u d e n |               |
| Winterroggen . . . . | 1,152,412,400 | 1,407,321,900 |
| Sommerroggen . . . . | 18,249,900    | 19,526,200    |
| Roggen im Ganzen . . | 1,170,662,300 | 1,426,848,100 |
| Winterweizen . . . . | 306,610,200   | 224,294,800   |
| Sommerweizen . . . . | 404,131,500   | 478,493,100   |
| Weizen im Ganzen . . | 710,741,700   | 702,787,900   |
| Hafer . . . . .      | 553,021,100   | 756,471,600   |
| Gerste . . . . .     | 318,890,100   | 314,987,400   |
| Buchweizen . . . . . | 47,904,000    | 54,805,700    |
| Hirse . . . . .      | 101,654,200   | 113,395,400   |
| Mais . . . . .       | 106,068,500   | 53,121,500    |
| Erbsen . . . . .     | 29,759,300    | 43,343,100    |
| Spelz . . . . .      | 7,250,900     | 15,634,700    |
| Zusammen             | 3,045,952,100 | 3,481,395,400 |

Im Ganzen sind im soeben verflossenen Jahre 4,351,626,200 Pud geerntet worden, wovon auf das Wintergetreide 1,878,394,600 Pud oder 43,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> und auf das Sommergetreide 2,473,231,600 Pud oder 56,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> entfallen. Im Vergleich mit dem Jahre 1903 hat die letztjährige Ernte einen Mehrertrag von 428,658,700 Pud (161,900,700 Pud Wintergetreide und 266,758,00 Pud Sommergetreide) ergeben. Bei Gegenüberstellung der Ernte des Berichtsjahres zu der Durchschnittsernte des Jahrzehnts 1899—1903 ergibt sich, dass die letzte Ernte den Durchschnittsertrag um 705,143,900 Pud oder 19,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> übersteigt. Das Ergebniss des Jahres 1904 ist demnach nicht nur als ein sehr gutes sondern sogar als ein hervorragendes zu bezeichnen. Selbstverständlich war das Ernteresultat nicht in allen 72 Gouvernements resp. Gebieten ein günstiges. In 44 Gouvernements ist sie über dem Mittel ausgefallen, während sie in 14 Gouvernements als eine mittlere und ebenfalls in 14 Gouvernements als unter dem Mittel ausgefallen zu bezeichnen ist. Mit Ausnahme von Gerste, Hirse und Mais haben alle Getreidearten einen Mehrertrag gegenüber dem Jahre 1903 ergeben und zwar stellt er sich bei Roggen auf 150 Mill. Pud, bei Weizen auf 85 Mill. Pud und bei Hafer auf 250 Mill. Pud.

An den Gesamtternten participirten die einzelnen Kornarten in den letzten 5 Jahren folgendermassen:

|                  | 1904 | 1903 | 1902 | 1901  | 1900  |
|------------------|------|------|------|-------|-------|
|                  | 0/0  | 0/0  | 0/0  | 0/0   | 0/0   |
| Roggen . . . .   | 35,9 | 36,1 | 34,7 | 38,43 | 40,98 |
| Weizen . . . .   | 25,4 | 26,0 | 24,6 | 23,33 | 20,18 |
| Hafer . . . .    | 22,0 | 18,0 | 20,1 | 18,16 | 21,73 |
| Gerste . . . .   | 10,5 | 12,1 | 10,9 | 10,47 | 9,05  |
| übr. Kornarten . | 6,2  | 7,8  | 9,7  | 9,61  | 8,06  |



Nach Abzug des für die Aussaat nothwendigen Quantums beträgt die reine Resternte in den 72 Gouvernements und Gebieten Russlands pro Kopf der Bevölkerung 28 Pud 16 Pfund gegen 25 Pud 15 Pf. im Jahre 1903.

Die VereinigtenStaaten von Nordamerika, die den grössten Concurrenten Russlands am Getreide-Weltmarkte darstellen, ernteten nach den Berichten der Abtheilung für landwirthschaftliche Producte in Washington in den letzten 5 Jahren folgende Getreidemengen:

|                  | 1900<br>Pud   | 1901<br>Pud   | 1902<br>Pud   |
|------------------|---------------|---------------|---------------|
| Weizen . . . .   | 874,212,214   | 1,252,896,000 | 1,172,610,250 |
| Mais . . . . .   | 3,151,941,616 | 2,549,502,000 | 4,416,384,000 |
| Hafer . . . . .  | 1,354,476,924 | 1,233,403,200 | 1,049,583,187 |
| Roggen . . . .   | 40,169,180    | 50,722,200    | 56,752,312    |
| Gerste . . . . . | 98,641,814    | 183,972,600   | 202,431,000   |

|                  | 1903<br>Pud   | 1904<br>Pud   |
|------------------|---------------|---------------|
| Weizen . . . .   | 1,116,188,500 | 924,715,926   |
| Mais . . . . .   | 3,927,309,750 | 4,130,563,194 |
| Hafer . . . . .  | 833,099,870   | 1,497,553,704 |
| Roggen . . . .   | 49,550,062    | 45,591,390    |
| Gerste . . . . . | 197,791,500   | 233,939,826   |

Infolge der kleinen Weizenernte konnten die Vereinigten Staaten im Berichtsjahre nur unerhebliche Quantitäten auf den Weltmarkt bringen, dessen Versorgung Russland, Indien, Argentinien und Australien übernahmen. So kam es, dass Monate hindurch eine vollständige Ausschaltung Amerikas vom Weltmarkte stattfand. Neben Russland hat hauptsächlich Argentinien an Bedeutung für den Weltmarkt gewonnen. Die im December 1903 eingebrachte argentinische Ernte hatte circa 15<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Quarter betragen. Sie war die grösste bisher dagewesene Weizenernte der Laplastaaten und sie hat mit einer Weizenausfuhr im Jahre 1904 von 11 Millionen Quarters (über 150 Millionen Pud) wesentlich dazu beigetragen, den Ausfall in nordamerikanischem Weizen zu decken.

Ueber die Weizen-Welternte entnehmen wir dem Fachblatt „J. C. Beerbohms Evening Corn Trade List“ nachstehende Tabelle, in welcher wir auf Grund der neuesten Ernteberichte, einige Abänderungen vorgenommen haben, die jedoch aber auch jetzt noch mancher Zurechtstellung bedürfen wird, da viele in ihr enthaltenen Daten nur auf annähernden Schätzungen basirt sind.

Es ernteten in 1000 Puden (worin wir die Quarters umgerechnet haben):

|                                                    | 1904      | 1903      | 1902      |
|----------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Oesterreich . . . . .                              | 67,500    | 77,600    | 86,800    |
| Ungarn (incl. Slavonien und<br>Croatien) . . . . . | 229,500   | 292,900   | 319,200   |
| Belgien . . . . .                                  | 23,600    | 20,200    | 24,500    |
| Bulgarien . . . . .                                | 81,000    | 60,700    | 70,000    |
| Dänemark . . . . .                                 | 5,400     | 6,700     | 5,600     |
| Frankreich . . . . .                               | 499,400   | 615,400   | 588,000   |
| Deutschland . . . . .                              | 236,200   | 223,000   | 250,600   |
| Griechenland . . . . .                             | 10,100    | 10,100    | 10,500    |
| Holland . . . . .                                  | 10,100    | 10,100    | 10,500    |
| Italien . . . . .                                  | 229,500   | 270,000   | 224,000   |
| Portugal . . . . .                                 | 5,400     | 10,100    | 10,500    |
| Rumänien . . . . .                                 | 91,100    | 121,400   | 138,600   |
| Russland (incl. Polen und<br>Sibirien) . . . . .   | 1,104,100 | 1,019,600 | 1,009,100 |
| Kaukasus . . . . .                                 | 47,200    | 114,700   | 126,000   |
| Serbien . . . . .                                  | 148,500   | 60,700    | 21,000    |
| Spanien . . . . .                                  | 6,700     | 51,000    | 189,000   |
| Schweden . . . . .                                 | 6,100     | 6,700     | 7,000     |
| Schweiz . . . . .                                  | —         | 6,700     | 7,000     |
| Türkei, europ. . . . .                             | 60,700    | 67,500    | 70,000    |
| England . . . . .                                  | 64,100    | 81,000    | 101,500   |
| Europa . . . . .                                   | 2,926,200 | 3,126,100 | 3,269,400 |
| Algier . . . . .                                   | 37,100    | 40,500    | 49,000    |
| Tunis . . . . .                                    | 13,500    | 9,100     | 14,000    |
| Argentinien . . . . .                              | 216,000   | 202,400   | 175,000   |
| Australien . . . . .                               | 94,500    | 135,000   | 35,000    |
| Klein-Asien . . . . .                              | 60,700    | 57,400    | 70,000    |
| Kanada . . . . .                                   | 121,500   | 132,000   | 168,000   |
| Kap-Kolonie . . . . .                              | 7,400     | 6,700     | 7,000     |
| Chili . . . . .                                    | 27,000    | 20,200    | 21,000    |
| Egypten . . . . .                                  | 20,200    | 20,200    | 21,000    |
| Indien . . . . .                                   | 593,900   | 496,000   | 392,000   |
| Persien . . . . .                                  | 40,500    | 40,400    | 35,000    |
| Syrien . . . . .                                   | 33,700    | 40,400    | 35,000    |
| Ver. Staaten . . . . .                             | 924,700   | 1,012,300 | 1,172,610 |
| Uruguay . . . . .                                  | 16,900    | 13,400    | 14,000    |
| Mexiko . . . . .                                   | 27,000    | 17,000    | 21,700    |
| ausserh. Europas . . . . .                         | 2,234,600 | 2,243,000 | 2,230,310 |
| Welternte . . . . .                                | 5,160,800 | 5,369,100 | 5,499,710 |



|                                                    | 1901      | 1900      | 1899      |
|----------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Oesterreich . . . . .                              | 77,000    | 71,400    | 86,800    |
| Ungarn (incl. Slavonien und<br>Croatien . . . . .) | 235,480   | 253,400   | 262,500   |
| Belgien . . . . .                                  | 21,000    | 21,000    | 21,000    |
| Bulgarien . . . . .                                | 56,000    | 49,000    | 49,000    |
| Dänemark . . . . .                                 | 3,500     | 4,550     | 7,000     |
| Frankreich . . . . .                               | 532,000   | 542,500   | 640,500   |
| Deutschland . . . . .                              | 168,000   | 273,000   | 275,800   |
| Griechenland . . . . .                             | 9,100     | 10,500    | 10,500    |
| Holland . . . . .                                  | 9,100     | 7,000     | 9,100     |
| Italien . . . . .                                  | 266,000   | 203,000   | 234,500   |
| Portugal . . . . .                                 | 8,400     | 7,000     | 7,000     |
| Rumänien . . . . .                                 | 126,000   | 94,500    | 45,500    |
| Russland (incl. Polen und<br>Sibirien) . . . . .   | 710,700   | 702,800   | 754,500   |
| Kaukasus . . . . .                                 | 98,000    | 70,000    | 77,000    |
| Serbien . . . . .                                  | 17,500    | 14,000    | 23,100    |
| Spanien . . . . .                                  | 196,000   | 178,500   | 171,500   |
| Schweden . . . . .                                 | 7,000     | 7,000     | 7,000     |
| Schweiz . . . . .                                  | 5,600     | 7,000     | 7,000     |
| Türkei, europ. . . . .                             | 56,000    | 56,000    | 42,000    |
| England . . . . .                                  | 98,000    | 95,200    | 115,500   |
| Europa . . . . .                                   | 2,700,380 | 2,667,350 | 2,846,800 |
| Algier . . . . .                                   | 45,500    | 42,000    | 35,000    |
| Tunis . . . . .                                    | 14,000    | 17,500    | 14,000    |
| Argentinien . . . . .                              | 98,000    | 112,000   | 182,000   |
| Australien . . . . .                               | 75,600    | 101,500   | 77,000    |
| Klein-Asien . . . . .                              | 70,000    | 70,000    | 70,000    |
| Kanada . . . . .                                   | 154,000   | 84,000    | 112,000   |
| Kap-Kolonie . . . . .                              | 3,500     | 7,000     | 7,000     |
| Chili . . . . .                                    | 15,400    | 14,000    | 21,000    |
| Egypten . . . . .                                  | 17,500    | 15,400    | 17,500    |
| Indien . . . . .                                   | 441,000   | 322,000   | 413,000   |
| Persien . . . . .                                  | 35,000    | 42,000    | 35,000    |
| Syrien . . . . .                                   | 28,000    | 28,000    | 21,000    |
| Ver. Staaten . . . . .                             | 1,252,900 | 874,200   | 916,200   |
| Uruguay . . . . .                                  | 10,500    | 14,000    | 12,600    |
| Mexiko . . . . .                                   | 24,500    | 21,000    | 21,000    |
| ausserh. Europas . . . . .                         | 2,285,400 | 1,764,600 | 1,954,300 |
| Welternte . . . . .                                | 4,985,780 | 4,431,950 | 4,801,100 |

Nach dieser Aufstellung bleibt die Welternte des Jahres 1904 hinter der der Jahre 1903 und 1902 um über 200 Millionen resp. 300 Millionen Pud zurück, doch übertrifft sie die übrigen oben angeführten Jahre in recht bedeutendem Masse.

Ueber den Verlauf des Flachshandels im Berichtsjahre können wir folgendes berichten:

Die in den letzten Monaten des Jahres 1903 an unserem Flachsmarkte zu Tage getretene anhaltend lebhafte und feste Stimmung, die eine ausserordentliche Preissteigerung zu Folge hatte, machte sich auch zu Beginn des Berichtsjahres bemerkbar. Die hiesigen Läger sowie die Vorräthe bei den Producenten unseres Versorgungsrayons waren bereits um diese Zeit stark zusammengeschmolzen, was auch in den geringen Zufuhren an Motschenetzflachs zum Ausdruck kam. Dagegen wurden sehr bedeutende Quantitäten Slanetzflachs, der unseren Hafen lediglich als Speditionswaare aufsucht, per Eisenbahn hier angebracht. Der Export von Slanetzflachs, der im Januar recht umfangreich war, hörte in der zweiten Hälfte des Februar infolge Unterbrechung der Navigation in unserem Hafen, gänzlich auf, sodass recht bedeutende Parthieen über Windau ins Ausland dirigirt werden mussten. Auch nach Wiedereröffnung der Schifffahrt wurde zum weit überwiegenden Theile Slanetzflachs aus unserem Hafen verschifft. Das Geschäft in Motschenetzflachs war auch im April ein sehr beschränktes, wobei die geringfügigen, auf den Markt gelangenden Reste der Ernte zu steigenden Preisen Nehmer fanden. Dass um diese verhältnissmässig frühe Jahreszeit nur noch ein so geringfügiges Quantum unverkaufter Waare vorhanden war, ist sowohl der lebhaften Exportthätigkeit während der letzten Monate des Jahres 1903 als auch der kleinen Ernte zuzuschreiben, die hinter der des Jahres 1902 im Allgemeinen um 25 – 30% zurückstand. Bereits Anfang Mai konnte die Saison im Hinblick auf das gänzlich mangelnde Angebot als beendet angesehen werden, zumal auch die Läger stark geräumt waren. Da dem Handel wenig Waare zur Verfügung stand und ausserdem das Ausland im Hinblick auf die kleine Ernte sich in den vorhergegangenen Monaten reichlich mit Waare versorgt hatte, verliefen die Sommer- und Herbstmonate in lethargischer Ruhe. Während dieser Zeit concentrirte sich das Hauptinteresse auf den Stand der Saaten, die infolge der anhaltend kühlen Witterung des vorigen Sommers, stark im Wachsthum zurückgeblieben waren, wodurch sich die Ernte erheblich verspätete. Dazu kam noch, dass in unseren Provinzen bereits Anfang September Nachtfröste auftraten, die dem auf der Wurzel gebliebenen Theil des Flachses nicht unbeträchtliche Schädigungen zufügten. Erst im November gelangte frische Waare an den Markt. Obgleich die Zufuhren in diesem Monate recht bescheidene waren, schwächten sich die Preise, infolge der ausgesprochen weichenden Tendenz am interna-



tionalen Baumwollmarkte, die durch die ausserordentlich grosse amerikanische Ernte bedingt war, immer mehr ab. Diese ungünstigen Verhältnisse fanden ihr Gegengewicht in der verstärkten Nachfrage der russischen Fabrikanten, die bedeutende Bestellungen für das Kriegssort zu effectuiren hatten. Doch konnte dieser Umstand nur ganz vorübergehend die Baissebewegung zum Stillstand bringen.

Im December nahmen die Ankünfte in ganz erheblichem Masse zu und das Geschäft verlief mitunter recht lebhaft, doch blieb die Preistendenz bis zur Jahreswende eine anhaltend rückgängige, wozu die durchweg flauere Stimmung für Baumwolle sowie die Taktik der ausländischen Consumenten, die das Ergebniss der russischen Ernte zu überschätzen geneigt waren, im Wesentlichen beitrugen. Es muss zwar unbedingt zugegeben werden, dass die letzte Ernte bei dem ausgedehnten Anbau quantitativ reichlicher ausgefallen ist, als die vorhergegangene, jedoch lange nicht in dem Masse, um die starke Differenz in den Preisen der letzten Monate der Jahre 1903 und 1904 zu rechtfertigen. Uebrigens ist die letzte Ernte trotz ihres im Vergleich mit dem Vorjahre besseren Ertrages, als eine mittlere zu bezeichnen, da das Jahr 1903 nur eine sehr dürftige Ernte ergeben hatte.

Ein Theil der Ernte ist unter dem Schnee liegen geblieben, über deren Qualität z. Z. noch nicht geurtheilt werden kann.

Ueberhaupt ist die Qualität des Motschenetzflachs, mit Ausnahme von Livländischem und Hofslachs, keine hervorragende, sie erreicht jedenfalls lange nicht die des Jahres 1902.

Livländischer Zins wurde zu Anfang des Jahres mit 59 bis 59½ Rubeln und im März mit 58—59 Rubeln bewerthet; die kleinen Posten, die dann noch bis zum Schluss der Saison an den Markt gelangten, wurden zu denselben Preisen gehandelt. Die Preise für Flachs neuer Ernte stellten sich anfänglich auf 55 Rubel und verfolgten dann anhaltend eine fallende Tendenz, sodass zu Ende des Jahres nur 48 Rubel erzielt werden konnten. Immerhin zeigte sich für Livländischen Flachs, der, wie bereits erwähnt, verhältnissmässig gut gerathen war, vom Auslande die grösste Nachfrage.

Für Kurischen Zins waren zu Beginn des Jahres 54½ bis 55 Rubel zu bedingen, für Kleinigkeiten besserer Qualität wurden sogar bis 56 Rubel bezahlt. Im Februar gehen die Preise auf 53 bis 52½ Rubel zurück, um im März wieder auf 53/53½ Rubel zu steigen; auf diesem Niveau verharrten die Preise bei kleinen Umsätzen bis zum Saisonschluss. Die ersten Proben neuer Ernte erzielten im October-November 53½ Rubel, dann gehen die Preise auf 48/49 Rubel zurück, um bis zur Jahreswende bis auf 45 Rubel abzuflauen. Bei dieser Waare ist der Umstand bemerkenswerth, dass je mehr die Saison vorschreitet, desto rarer hohe Qualitäten und höhere Marken werden.

Für  $\times HD \times$  wurden zu Beginn des Jahres 54 $\frac{1}{2}$  bis 55 Rubel bezahlt, in der Folge bröckelten die Preise bis zum Schluss der Saison auf 53 $\frac{1}{4}$ —54 Rbl. ab. Für kleine Proben neuer Ernte wurden anfänglich 50 Rubel bezahlt. Zu Beginn des laufenden Jahres stellten sich die Preise auf 45 Rubel.

Da niedrige Marken verhältnissmässig viel vorhanden sind und dabei vom Auslande weniger begehrt werden, so ist zwischen diesen und der Basis  $\times HD \times$  ein grösserer Unterschied im Preise als früher gemacht worden.

Der Flachsexport der Ostseeplätze sowie des Archangeler Hafens umfasste folgende Quantitäten:

|             | Riga<br>Pud | Libau<br>Pud | Windau<br>Pud | Reval und<br>Baltischport<br>Pud |
|-------------|-------------|--------------|---------------|----------------------------------|
| 1891—1895 : | 3,366,243   | 1,124,829    | —             | 1,249,917                        |
| 1896—1900 : | 4,459,596   | 1,051,288    | —             | 1,824,494                        |
| 1901 :      | 2,818,931   | 1,204,080    | 134,753       | 819,118                          |
| 1902 :      | 3,928,543   | 141,803      | 1,811,989     | 1,085,910                        |
| 1903 :      | 7,206,781   | 75,250       | 2,201,450     | 1,909,606                        |
| 1904 :      | 3,883,874   | 38,445       | 300,150       | 1,005,652                        |

|             | Pernau<br>Pud | St. Petersburg<br>Pud | Archangel<br>Pud |
|-------------|---------------|-----------------------|------------------|
| 1891—1895 : | 819,721       | 1,038,801             | 119,807          |
| 1896—1900 : | 860,716       | 789,462               | 100,314          |
| 1901 :      | 437,590       | 161,292               | 37,192           |
| 1902 :      | 448,856       | 287,724               | 47,765           |
| 1903 :      | 534,000       | 200,000               | 27,000           |
| 1904 :      | 391,546       | 95,000                | 27,000           |

Wie der russische Flachsexport überhaupt, so weist auch die Ausfuhr der im Handel mit diesem Artikel eine sehr bedeutende Rolle spielenden Ostseehäfen im jüngst verflossenen Jahre einen sehr beträchtlichen Rückgang auf. Speciell Riga, das von jeher den wichtigsten Stapelplatz des Reiches für Flachs darstellt, hat fast 3 $\frac{1}{3}$  Millionen Pud weniger verschifft, als im Jahre 1903, das übrigens bisher unerreicht dasteht.

Doch muss unsere Flachsausfuhrziffer, die sich einschliesslich der über Windau während der Wintermonate ins Ausland beförderten Quantitäten auf rund 4 Millionen Pud stellt, immerhin als eine recht ansehnliche bezeichnet werden. Libaus Bedeutung für den Transitverkehr von Flachs ist durch den vor wenigen Jahren erfolgten Anschluss Windaus an das russische Eisenbahnnetz völlig verloren gegangen. St. Petersburgs directer Export nimmt stetig ab, während die Exporteure der Residenz noch immer ganz erhebliche Flachsmengen über Reval ins Ausland versenden. Ueber Windau gingen in den



Jahren 1902 und 1903 sehr umfangreiche Quantitäten, während das Jahr 1904 eine starke Abnahme zu verzeichnen hat. Auch Pernau hat im Berichtsjahre weniger verschifft als im Jahre 1903. Der Export dieses Hafens hat sich übrigens seit dem Jahre 1901 überhaupt in engeren Grenzen als früher gehalten.

Von der Totalausfuhr des Russischen Reiches entfielen auf die genannten sechs baltischen Häfen:

|            | Riga<br>0/0 | Libau<br>0/0 | Windau<br>0/0 | Reval<br>0/0 | Pernau<br>0/0 | St.-Ptbg.<br>0/0 | Zusammen<br>0/0 |
|------------|-------------|--------------|---------------|--------------|---------------|------------------|-----------------|
| 1891—1895: | 29,0        | 9,7          | —             | 10,7         | 7,1           | 8,9              | 65,4            |
| 1896—1900: | 35,4        | 8,3          | —             | 14,5         | 6,8           | 6,2              | 71,2            |
| 1901:      | 33,4        | 14,3         | 1,6           | 9,7          | 5,2           | 1,9              | 66,1            |
| 1902:      | 36,9        | 1,3          | 17,0          | 10,2         | 4,2           | 2,7              | 72,3            |
| 1903:      | 45,8        | 0,5          | 14,0          | 12,1         | 3,4           | 1,3              | 77,1            |
| 1904:      | 45,9        | 0,5          | 3,6           | 11,9         | 4,6           | 1,1              | 67,5            |

Zwei Drittel bis drei Viertel der für das Ausland bestimmten Flachsmengen nehmen demnach ihren Weg über die Ostseehäfen, unter denen Riga seine ohnehin günstige Position in den letzten Jahren noch verbessert hat. Reval nimmt den zweiten Platz nach Riga ein, Windau steht an dritter, Pernau an vierter, St. Petersburg an fünfter und Libau an sechster Stelle.

Am Gesamtexport der Ostseeplätze waren die einzelnen Häfen in den letzten vier Jahren folgendermassen beteiligt:

|       | 0/0  | 0/0  | 0/0  | 0/0  | 0/0 | 0/0 |
|-------|------|------|------|------|-----|-----|
| 1901: | 50,6 | 21,6 | 2,4  | 14,7 | 7,8 | 2,9 |
| 1902: | 51,0 | 1,9  | 23,5 | 14,1 | 5,8 | 3,7 |
| 1903: | 59,4 | 0,6  | 18,2 | 15,7 | 4,4 | 1,7 |
| 1904: | 68,0 | 0,7  | 5,2  | 17,6 | 6,8 | 1,7 |

Im Berichtsjahre participierte Riga an der Totalausfuhr mit 68%, sodass auf alle anderen 5 Häfen nur 32% entfielen.

Russlands Flachsexport gestaltete sich nach den von der Statistischen Abtheilung unseres Zolldepartements veröffentlichten Daten folgendermassen:

|            |                               |
|------------|-------------------------------|
| 1891—1895: | 11,627,940 Pud durchschnittl. |
| 1896—1900: | 12,618,309 „ „                |
| 1901:      | 8,434,922 „                   |
| 1902:      | 10,651,437 „                  |
| 1903:      | 15,733,000 „                  |
| 1904:      | 8,455,000*) „                 |

\*) Diese Ziffer ist, in Ermangelung der Daten des Zolldepartements für das ganze Jahr, nach den Wochenberichten der „Torg. Prom. Gas.“ zusammengestellt; sie bedarf demnach wohl noch der Correctur.

Die Exportziffer des Berichtsjahres zeigt im Vergleich mit dem Jahre 1903 eine rapide Abnahme, die sich auf etwa  $7\frac{1}{4}$  Millionen Pud stellt. Dieser Ausfall erklärt sich aus mancherlei Gründen, unter denen als wesentlichster die kleine Ernte des Jahres 1903 und die starke Verspätung der Ernte des Jahres 1904, deren Gros erst im laufenden Jahre in den Handel gelangt ist, anzusehen sind. Ferner kommt hier in Betracht, dass die westeuropäischen Spinner, infolge der starken Bezüge im Jahre 1903, während eines Theiles des Berichtsjahres noch über ganz ansehnliche Vorräthe verfügten. Auch der Umstand, dass die russischen Spinnereien, unter dem Einfluss der verstärkten Nachfrage des Kriegsressorts für Erzeugnisse der Leinenindustrie, einen grösseren Bedarf an Rohmaterial bekundeten, dürfte zur Einschränkung des Exports beigetragen haben.

Ueber das Zollamt von Wirballen gingen nach vom Börsen-Comité bezogenen privaten Auskünften folgende Quantitäten:

|       |           |     |
|-------|-----------|-----|
| 1889: | 3,004,548 | Pud |
| 1890: | 2,750,227 | "   |
| 1891: | 2,243,702 | "   |
| 1892: | 2,244,472 | "   |
| 1893: | 2,306,804 | "   |
| 1894: | 1,332,282 | "   |
| 1895: | 1,971,604 | "   |
| 1896: | 1,546,458 | "   |
| 1897: | 1,752,389 | "   |
| 1898: | 1,583,999 | "   |
| 1899: | 1,490,735 | "   |
| 1900: | 1,324,040 | "   |
| 1901: | 1,242,730 | "   |
| 1902: | 1,536,510 | "   |
| 1903: | 2,085,920 | "   |
| 1904: | 1,184,880 | "   |

Der Flachsversand über diesen Grenzpunkt ist um 900,000 Pud im Vergleich mit dem Jahre 1903 zurückgegangen und hat infolge dessen ein so niedriges Niveau erreicht, wie noch in keinem einzigen Vorjahre. Trotzdem ist der Antheil der Flachstransporte über dieses Zollamt am russischen Gesamtexport nicht nur nicht gefallen, sondern er weist sogar eine kleine Steigerung auf; er stellte sich nämlich auf 14<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen 13,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1903. Von diesen hauptsächlich für unseren Concurrnzhafen Königsberg bestimmten Flachsmengen stammt ein grosser Theil aus unserem Versorgungsräyon. Im Berichtsjahre kamen nämlich von den über Wirballen beförderten Quantitäten aus: Werro 22,740 Pud, Walk 7,320 Pud, Ostrow 158,590 Pud, Pskow 47,580 Pud, Dwinsk 22,570 Pud, Witebsk 142,060 Pud, Ponewesh 42,680 Pud, Rshew 148,180 Pud etc.



Der Export über alle an der Landgrenze belegenen Zollämter bezifferte sich im Jahre 1904 auf 2,687,000 Pud, was 31,8% der russischen Gesamtausfuhr ausmacht gegen 4,138,000 Pud oder 26,3% im Jahre 1903.

An Flachsheede gelangten aus den Ostseehäfen sowie aus Archangel zur Verschiffung:

|       | aus Riga | aus Libau | aus Windau | aus Reval<br>und Baltischport*) |
|-------|----------|-----------|------------|---------------------------------|
|       | Pud      | Pud       | Pud        | Pud                             |
| 1896: | 170,573  | 56,029    | —          | 110,622                         |
| 1897: | 164,597  | 78,040    | —          | 134,770                         |
| 1898: | 218,111  | 73,025    | —          | 167,398                         |
| 1899: | 489,709  | 98,137    | —          | 201,656                         |
| 1900: | 182,003  | 258,000   | —          | 173,905                         |
| 1901: | 302,274  | 223,000   | —          | 208,442                         |
| 1902: | 131,510  | 41,000    | 63,000     | 219,134                         |
| 1903: | 288,824  | 16,000    | 284,462    | 273,231                         |
| 1904: | 480,982  | 11,906    | 67,261     | 172,516                         |

|       | aus Pernau | aus St. Petersburg | aus Archangel |
|-------|------------|--------------------|---------------|
|       | Pud        | Pud                | Pud           |
| 1896: | 92,283     | 436,044            | 111,504       |
| 1897: | 100,231    | 558,125            | 135,682       |
| 1898: | 115,967    | 401,221            | 135,635       |
| 1899: | 105,476    | 426,627            | 128,471       |
| 1900: | 84,698     | 391,000            | 93,000        |
| 1901: | 64,212     | 310,000            | 80,000        |
| 1902: | 115,939    | 309,000            | 56,000        |
| 1903: | 144,164    | 222,000            | 63,000        |
| 1904: | 74,342     | 46,000             | 44,000        |

Demnach hat sich nur Rigas Export dem Jahre 1903 gegenüber gehoben, während bei allen anderen Häfen ein starker Rückgang zu Tage tritt. Unser Hafen nimmt neuerdings im Handel mit diesem Artikel den ersten Platz ein, während in früheren Jahren die Residenz diese Stelle für sich beansprucht hatte. Eine rapide Abnahme zeigt Libaus Ausfuhr, was der Concurrenz Windaus zuzuschreiben ist.

Welche Stellung die einzelnen baltischen Häfen im Flachsheede-exporthandel des Reiches einnehmen, geht aus nachfolgender Tabelle, die den Antheil dieser Häfen an der russischen Gesamtausfuhr darstellt, hervor. Es entfielen nämlich in den letzten 5 Jahren:

\*) Die nachstehenden Ziffern umfassen sowohl Flachs- als Hanfheede, da diese Artikel in der vom Revaler Börsen-Comité herausgegebenen Statistik nicht gesondert aufgeführt werden.

|                          | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|
|                          | 0/0  | 0/0  | 0/0  | 0/0  | 0/0  |
| auf Riga . . . . .       | 9,3  | 15,3 | 7,9  | 11,7 | 32,2 |
| „ Libau . . . . .        | 13,1 | 11,3 | 2,5  | 0,6  | 0,8  |
| „ Windau . . . . .       | —    | —    | 3,8  | 11,5 | 4,5  |
| „ Reval . . . . .        | 8,8  | 10,6 | 13,1 | 11,0 | 11,5 |
| „ Pernau . . . . .       | 4,3  | 3,3  | 6,9  | 5,8  | 5,0  |
| „ St. Petersburg . . . . | 19,9 | 15,7 | 18,5 | 9,0  | 3,1  |
| Zusammen                 | 55,4 | 56,2 | 52,7 | 49,6 | 57,1 |

Abgesehen vom Jahre 1903 haben die Ostseeplätze durchweg mehr als die Hälfte des russischen Flachsheedeexports ins Ausland vermittelt.

Erheblich ist auch der Transport über die Landgrenze. Es wurden nämlich per Eisenbahn über die Grenzpunkte Wirballen, Grajewo und Graniza in den ersten 11 Monaten des Berichtsjahres 452,000 Pud befördert, was 30,30/0 vom Gesamtexport ausmacht.

Der Export des Europäischen Russland an Flachsheede umfasste nach der Ermittlung unseres Zolldepartements seit dem Jahre 1897 folgende Quantitäten:

|       |           |      |
|-------|-----------|------|
| 1897: | 1,849,000 | Pud  |
| 1898: | 1,690,000 | „    |
| 1899: | 2,252,000 | „    |
| 1900: | 1,966,000 | „    |
| 1901: | 1,973,000 | „    |
| 1902: | 1,674,000 | „    |
| 1903: | 2,479,000 | „    |
| 1904: | 1,493,000 | „ *) |

Der Export des Jahres 1904, der um rund eine Million Pud hinter dem des Vorjahres zurücksteht, weist seit dem Jahre 1897 den geringsten Umfang auf.

An unserem Hanfmarkte herrschte in den ersten vier Monaten des Berichtsjahres, infolge mangelnder Anregung vom Auslande, eine recht stille, jedoch feste Stimmung, wobei die Abladung bereits früher verkaufter Waare bis zur Unterbrechung der Navigation recht flott von Statton ging. Die Preise für Wintergut, das sowohl in quantitativer als qualitativer Hinsicht schlechter als im Jahre 1902 gerathen war, zeigten während dieser Zeit eine fallende Tendenz, die durch mangelnde Nachfrage vom Auslande und verstärkte Zufuhren auf den Binnenmärkten hervorgerufen waren.

\*) Da die Ausweise des Zolldepartements bei Abfassung dieses Theiles des Berichts für das ganze Jahr noch nicht erhältlich waren, haben wir diese Ziffer nach den im Laufe des letzten Jahres in der „Torg. Prom. Gas.“ veröffentlichten Wochenberichten zusammengestellt.



Auch nachdem im Mai die ersten Zufuhren frischen Sommerguts an den Markt gelangt waren, blieben die Umsätze ins Ausland beschränkte, während im Inlande ein bedeutendes Geschäft bei fallenden Preisen gemacht wurde. Erst im Juni zeigte das Geschäft, bei steigender Preistendenz auf unseren Binnenmärkten etwas mehr Leben und gegen Ende dieses Monats, sowie im Juli waren die Umsätze sogar ziemlich ansehnlich. Doch schon im August trat wieder Geschäftsstille ein und die hiesigen Zufuhren gingen stark zurück; bei schwacher Kauflust des Auslandes beschränkten sich die Abschlüsse auf kleine Posten. Auch in den letzten Monaten des Jahres verlief das Geschäft im Grossen und Ganzen ruhig, doch kam im October plötzlich eine sogar längere Zeit andauernde lebhaftige Stimmung zum Durchbruch, die durch eine starke Nachfrage von Seiten Grossbritanniens bedingt war.

Die Ernte, die durch die kalte und regnerische Witterung ungünstig beeinflusst worden ist, ist trotzdem quantitativ ebenso gross wie im Jahre 1903 ausgefallen, doch ist die Faser kurz gerathen. Die Qualität ist im Grossen und Ganzen eine befriedigende, jedenfalls eine bessere als im Vorjahre. Die Faser ist frei von Wurzelenden.

R i g a s H a n f e x p o r t hat betragen :

|             |           |     |                  |
|-------------|-----------|-----|------------------|
| 1866—1870 : | 1,207,433 | Pud | durchschnittlich |
| 1871—1875 : | 1,230,848 | "   | "                |
| 1876—1880 : | 1,260,678 | "   | "                |
| 1881—1885 : | 1,335,613 | "   | "                |
| 1886—1890 : | 784,817   | "   | "                |
| 1891—1895 : | 461,254   | "   | "                |
| 1896 :      | 434,156   | "   |                  |
| 1897 :      | 310,210   | "   |                  |
| 1898 :      | 440,935   | "   |                  |
| 1899 :      | 489,892   | "   |                  |
| 1900 :      | 387,763   | "   |                  |
| 1896—1900 : | 412,591   | "   | durchschnittlich |
| 1901 :      | 570,982   | "   |                  |
| 1902 :      | 573,266   | "   |                  |
| 1903 :      | 844,906   | "   |                  |
| 1904 :      | 854,559   | "   |                  |

Unser Hanfexportgeschäft hat zwar in letzter Zeit einen nicht ganz unerheblichen Aufschwung genommen, doch ist es noch immer weit weniger umfangreich, als in den Jahren 1866—1885, was sich daraus erklärt, dass der russische Hanf neuerdings überhaupt an Bedeutung für den Welthandel verloren hat, wodurch wiederum eine Einschränkung in der Hanfkultur hervorgerufen ist. Die allmähliche Verdrängung des russischen Hanfes vom Weltmarkte ist theils dem Verschwinden der grossen Seglerflotten, theils der wachsenden Concurrenz des italienischen

Hanfes, sowie der in den internationalen Handel gelangten neuen transoceanischen Faserstoffe, wie Sisal-, Manila-, Mauritius-Hanf, Jute etc., die bei verhältnissmässig niedrigen Preisen eine brauchbare Qualität aufweisen, zuzuschreiben. Ein weiterer Grund für den Rückgang des russischen Hanfexports ist in den Missbräuchen, wie Fälschungen etc., die sich im Handel mit diesem Artikel immer mehr eingebürgert haben, zu suchen. Dieses muss vornehmlich den Königsberger Exporteuren, durch deren Hände mehr als die Hälfte des russischen Exportquantums geht, zur Last gelegt werden. Um wenigstens den Missbräuchen der inländischen Händler zu steuern, wurden im Jahre 1902 Massregeln zur Regelung des Hanfhandels eingeführt. Da diese sich aber in der Folge als unzureichend erwiesen, wurde auf einem im Jahre 1904 vom Finanzministerium zusammenberufenen Congress der Hanfhändler beschlossen, die Regeln vom Jahre 1902 beizubehalten, sie jedoch in manchen Beziehungen abzuändern und zu ergänzen. Die neuen Regeln erstrecken sich sowohl auf den Handel mit Rohhanf als auch mit bearbeitetem (Reinhanf), während die früheren hauptsächlich für den Handel mit Reinhanf bestimmt waren. Ferner sprach sich der Congress dahin aus, dass zum Zwecke einer Vereinigung des Hanfhandels und eines möglichst zweckentsprechenden Kampfes gegen die Fälschungen die Bildung eines besonderen Verbandes der Hanfhändler, Hanfexporteure und -Industriellen wünschenswerth sei. Als Sitz der Centralverwaltung des Verbandes wurde Riga in Aussicht genommen. Diese Beschlüsse der Conferenz haben bisher noch keine Bestätigung erlangt.

Die Hanfpreise (ab Station Riga) standen zu Beginn des Jahres höher als zum Schlusse desselben. Den niedrigsten Standpunkt nahmen sie in den Monaten Mai bis Juli ein. Für OSFPRH stellten sie sich zu Beginn des Jahres auf 46 Rbl., gingen im Mai auf 42 Rbl. zurück und stiegen dann im September wieder auf 43 Rbl., auf welchem Niveau sie bis zum Jahresschluss verharrten. Dieselbe Preisbewegung ist auch für die anderen Sorten zu vermerken: SFPRH ging von 44 Rbl. auf 40 Rbl., EFPRH von 42 auf 39 Rbl., PRH von 38 auf 35 Rbl. und Torse von 30 Rbl. auf 25 Rbl. pro Berkowetz zurück.

Rigas präponderirende Stellung als Hanfexportplatz unter den Ostseeplätzen erhellt aus nachfolgender vergleichenden Zusammenstellung.

Es verschifften in Pudn:

|                  | 1901    | 1902    | 1903    | 1904    |
|------------------|---------|---------|---------|---------|
| Riga . . . .     | 570,982 | 573,266 | 844,906 | 854,559 |
| Libau . . . .    | 165,962 | 59,972  | 58,273  | 82,623  |
| Windau . . . .   | —       | 5,948   | 65,354  | 83,631  |
| Reval . . . .    | 46,124  | 7,199   | 3,050   | 1,786   |
| Pernau . . . .   | —       | —       | —       | 1,206   |
| St. Petersburg . | 22,770  | 17,471  | 11,000  | 1,000   |



Rigas Export bewegt sich in den beiden letzten Jahren in steigender Richtung, was als Beweis dafür anzusehen ist, dass wir wieder erfolgreicher mit den Königsberger Exporteuren concurriren. Bei Libau, das kein selbständiges Hanfgeschäft betreibt, handelt es sich um Durchfuhrgut. Ebenso bei Windau, wohin unsere Exporteure ihre Waare während der Unterbrechung der Navigation in unserem Hafen dirigiren. St. Petersburg, Reval und namentlich Pernau sind von ganz untergeordneter Bedeutung.

Diese sechs Ostseeplätze waren am russischen Gesamtexport folgendermassen betheiligt:

|                  | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 |
|------------------|------|------|------|------|
|                  | 0/0  | 0/0  | 0/0  | 0/0  |
| Riga . . . .     | 22,5 | 27,0 | 33,1 | 34,7 |
| Libau . . . .    | 6,5  | 2,8  | 2,3  | 3,4  |
| Windau . . . .   | —    | 0,3  | 2,6  | 3,4  |
| Reval . . . .    | 2,2  | 0,4  | 0,1  | 0,1  |
| Pernau . . . .   | —    | —    | —    | 0,1  |
| St. Petersburg . | 0,9  | 0,9  | 0,4  | 0,0  |
|                  | 32,1 | 31,4 | 38,5 | 41,7 |

Ueber die Ostseehäfen, die in letzter Zeit ihre Position verbessert haben, werden trotzdem noch immer geringere Quantitäten ins Ausland versandt als über die westliche Landgrenze (Wirballen und Grajewo). Der überwiegende Theil der nach Deutschland gelangenden Hanfmengen nimmt seinen Weg nach Königsberg, wo sich infolge der Specialtarife für den Hanftransport zur deutschen Trockengrenze, ein bedeutender Zwischenhandel mit diesem Product entwickelt hat.

Ueber die Landgrenze gingen im Jahre 1904 1,397,000 Pud oder 56,80/0 des russischen Totalexports, gegen 1,535,000 Pud oder 60,20/0 im Vorjahre.

Speziell über den Grenzpunkt Wirballen gingen nach vom Börsen-Comité aus Eydtkuhnen bezogenen privaten Auskünften folgende Hanfmengen, die zum grossen Theile dem Rigaer Versorgungsrayon entstammend, unserem Handel entzogen sind.

|             |           |                    |
|-------------|-----------|--------------------|
| 1891 :      | 1,518,804 | Pud                |
| 1892 :      | 1,352,159 | „                  |
| 1893 :      | 942,837   | „                  |
| 1894 :      | 1,079,915 | „                  |
| 1895 :      | 999,573   | „                  |
| 1891—1895 : | 1,178,657 | „ durchschnittlich |
| 1896 :      | 1,001,695 | „                  |
| 1897 :      | 942,621   | „                  |
| 1898 :      | 852,600   | „                  |
| 1899 :      | 805,040   | „                  |
| 1900 :      | 833,290   | „                  |

|            |                              |
|------------|------------------------------|
| 1896—1900: | 887,049 Pud durchschnittlich |
| 1901:      | 740,750 „                    |
| 1902:      | 596,940 „                    |
| 1903:      | 387,260 „                    |
| 1904:      | 318,360 „                    |

Von den im Jahre 1904 über Wirballen versandten Quantitäten kamen aus Karatschew 81,740 Pud, aus Kursk 35,360 Pud, aus Lgow 37,780 Pud, aus Potschep 28,060 Pud, aus Rylsk 25,620 Pud, aus Terechowka 16,470 Pud, aus Unetscha 13,420 Pud etc.

In den Jahren 1903 und 1904 macht sich im Export über Wirballen ein scharfer Abstieg bemerkbar (1902: 28,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> des russischen Totalexports gegen 15,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1903 und 12,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1904), wodurch eine Verschiebung zu Gunsten des Rigaer Handels eingetreten ist.

Russlands Hanfausfuhr gestaltete sich nach den Ausweisen der statistischen Abtheilung unseres Zolldepartements folgendermassen:

|            |                                |
|------------|--------------------------------|
| 1891—1895: | 3,057,753 Pud durchschnittlich |
| 1896:      | 2,979,428 „                    |
| 1897:      | 2,323,637 „                    |
| 1898:      | 2,287,647 „                    |
| 1899:      | 2,392,260 „                    |
| 1900:      | 2,376,692 „                    |
| 1896—1900: | 2,471,933 „ durchschnittlich   |
| 1901:      | 2,540,222 „                    |
| 1902:      | 2,108,820 „                    |
| 1903:      | 2,551,000 „                    |
| 1904:      | 2,460,000 „ *)                 |

Die Exportziffern weisen seit dem Jahre 1897 fast durchweg mässige Schwankungen auf. Nur das Jahr 1902, in dem ein verhältnissmässig starker Rückgang erfolgt ist, macht hiervon eine Ausnahme. Das Jahr 1904 ist nur wenig hinter dem Vorjahre zurückgeblieben.

Der russische Hanf findet zum überwiegenden Theile in Grossbritannien Absatz, freilich hauptsächlich durch Vermittelung Deutschlands. Ferner sind als wichtigste Consumenten Deutschland, Belgien und Frankreich zu nennen.

Rigas Export von Hanfheede wird durch folgende Tabelle veranschaulicht:

|            |                              |
|------------|------------------------------|
| 1881—1885: | 107,369 Pud durchschnittlich |
| 1886—1890: | 33,846 „ „                   |
| 1891—1895: | 50,024 „ „                   |
| 1896:      | 50,033 „                     |
| 1897:      | 32,749 „                     |

\*) Diese Ziffer ist in Ermangelung der Daten des Zolldepartements nach den Wochenberichten der „Torgowo-Promyschlennaja Gaseta“ zusammengestellt.



|             |         |                    |
|-------------|---------|--------------------|
| 1898 :      | 72,773  | Pud                |
| 1899 :      | 150,808 | „                  |
| 1900 :      | 57,476  | „                  |
| 1896—1900 : | 72,768  | „ durchschnittlich |
| 1901 :      | 40,091  | „                  |
| 1902 :      | 180,003 | „                  |
| 1903 :      | 357,769 | „                  |
| 1904 :      | 83,503  | „                  |

Die vorstehend angeführten, sowohl die einzelnen Jahre als Jahrfünfte betreffenden Ausfuhrziffern lassen jegliche Stabilität vermissen.

Das Verhältniss des Exports Rigas zu dem unserer Nachbarhäfen ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich :

Es verschifften in Pud<sup>en</sup>\*) :

|                  | 1901   | 1902    | 1903    | 1904   |
|------------------|--------|---------|---------|--------|
| Riga . . . . .   | 40,091 | 180,003 | 367,769 | 83,503 |
| Libau . . . . .  | 60,283 | 4,847   | 9,000   | 8,350  |
| Windau . . . . . | —      | 2,139   | —       | 6,450  |
| St. Petersburg . | 13,256 | 35,243  | 39,000  | 41,000 |

Wie im Hanfhandel, so spielt auch in der Ausfuhr von Hanftors Riga die erste Rolle. Es participirte nämlich am russischen Gesamtexport mit 16,6 % gegen 42,4 % im Vorjahre, während der für diesen Artikel zweitbedeutendste Exporthafen St. Petersburg nur mit 8,1 resp. 4,6 % betheiligt war. Libaus und Windaus Antheil beträgt nur etwas über 1 %.

Ueber die Landgrenze (Wirballen, Graniza, Radziwilowo und Wolotschisk) gingen im Berichtsjahre 174,000 Pud oder 34,5 % gegen 196,000 Pud oder 23,3 % im Vorjahre.

Die Ausfuhr von Hanfheede aus Russland gestaltete sich wie nachstehend :

|        |         |     |
|--------|---------|-----|
| 1897 : | 655,000 | Pud |
| 1898 : | 728,000 | „   |
| 1899 : | 595,000 | „   |
| 1900 : | 656,000 | „   |
| 1901 : | 643,000 | „   |
| 1902 : | 750,000 | „   |
| 1903 : | 843,000 | „   |
| 1904 : | 504,000 | „   |

Der Export des Berichtsjahres ist demnach so gering wie in keinem der hier in Betracht gezogenen Vorjahre. Speciell dem Jahre 1903 gegenüber weist er einen Ausfall von fast 340,000 Pud auf.

\*) Der Export von Hanfheede aus Reval lässt sich nicht constatiren, da in der Revaler Statistik Hanf- und Flachsheede zusammen registrirt werden.

## Rigas Leinsaatexport umfasste:

|            | Schlagsaat | Säesaat | Leinsaat<br>überhaupt |
|------------|------------|---------|-----------------------|
|            | Pud        | Pud     | Pud                   |
| 1886—1890: | 3,123,862  | 685,752 | 3,809,614             |
| 1891—1895: | 1,927,911  | 617,117 | 2,545,028             |
| 1896:      | 3,046,618  | 565,590 | 3,612,208             |
| 1897:      | 4,198,532  | 415,023 | 4,613,555             |
| 1898:      | 1,796,586  | 456,888 | 2,253,474             |
| 1899:      | 1,845,410  | 510,952 | 2,356,362             |
| 1900:      | 2,142,451  | 424,821 | 2,567,272             |
| 1896—1900: | 2,605,919  | 474,655 | 3,080,574             |
| 1901:      | 349,635    | 399,904 | 749,539               |
| 1902:      | 1,111,855  | 465,903 | 1,577,758             |
| 1903:      | 618,750    | 524,253 | 1,143,003             |
| 1904:      | 633,869    | 388,431 | 1,022,300             |

Unser Handel mit Schlagsaat wird namentlich seit dem Jahre 1901 durch unbefriedigende Ernteresultate ungünstig beeinflusst, was in den Ausfuhrziffern zum Ausdruck gelangt. Auch der bescheidene Umfang des Geschäfts im Berichtsjahre ist der infolge kalter und nasser Witterung partiell missrathenen letztjährigen Ernte, deren Qualität zudem auch noch viel zu wünschen übrig liess, zuzuschreiben.

Da das Angebot während des ganzen Jahres ein schwaches war, konnte eine lebhafte Stimmung nicht aufkommen. Selbst in den letzten Monaten des Jahres, nachdem die frische Waare am Markte erschienen war, hoben sich die Zufuhren nur ganz vorübergehend. Die Totalankünfte an Schlag- und Säesaat per Eisenbahn umfassten im Berichtsjahre ca.  $1\frac{2}{3}$  Millionen Pud, gegen 2,1 Millionen Pud im Jahre 1903. Auch die Exportthätigkeit zeigte in der Herbstperiode keinen nennenswerthen Aufschwung.

Russische gedarrte Leinsaat, die im Januar und Februar zu 132/133 Kopeken angeboten wurde, büsste in den folgenden Monaten allmählich im Preise ein, sodass sie Ende April zu 124 Kopeken erhältlich war. Nachdem die Sommermonate völlig geschäftslos verlaufen waren, machte sich erst wieder Anfang November ein namhaftes Angebot bemerkbar, wobei sich die Preise auf 122/123 Kopeken stellten, während im December 124/126 Kopeken verlangt wurden.

Für Druana, die im Mai und Juni mit 122/124 Kopeken bezahlt wurde, verlangten Inhaber im November 114/116 und im December 116/118 Kopeken.

Die Preise für Steppensaats gingen von Januar bis zum April allmählich von 137 Kopeken auf 128 Kopeken zurück. Vom Juni ab



begannen sie langsam aber anhaltend zu steigen, sodass im August 138 Kopeken erzielt werden konnten, womit die höchsten Notirungen des Berichtsjahres erreicht waren. Die nächsten drei Monate stellten wieder eine Baisseperiode dar, in welcher die Preise schliesslich bis auf 130 Kopeken gefallen waren. Ende November trat eine kleine Aufbesserung auf 132 Kopeken ein, auf welchem Niveau die Preise bis zur Jahreswende verharrten.

Feine kurische Saat ist am hiesigen Platze nur wenig gehandelt worden.

Entsprechend der mangelhaften Qualität der Saat letztjähriger Ernte waren die Preise verhältnissmässig niedrige. Für gewöhnliche gedarrte Saat betrugen nämlich die höchsten Preise im Herbst des Berichtsjahres 124/126 Kopeken gegen 148/150 Kopeken im Jahre 1903, 210 Kopeken im Jahre 1902, 210/212 Kopeken im Jahre 1901, 183/186 Kopeken im Jahre 1900, 150 Kopeken im Jahre 1899, 133/135 Kopeken im Jahre 1898 und 112/113 Kopeken im Jahre 1897. Für Steppensaat stellten sich die Höchstpreise im Jahre 1904 auf 138 Kopeken, im Jahre 1903 auf 154/155 Kopeken im Jahre 1902 auf 166 Kopeken, im Jahre 1901 auf 212/213 Kopeken, 1900 auf 185/188 Kop., 1899 auf 157/158 Kopeken, 1898 auf 140 Kopeken, 1897 auf 120 bis 122 Kopeken, 1896 auf 117/118 Kopeken, 1895 auf 123/126 Kopeken und 1894 auf 143/147 Kopeken.

Wie die obige den Schlagleinsaathandel darstellende Tabelle erweist, zeigen die Exportziffern in den einzelnen Jahren extreme Schwankungen, in den beiden letztverflossenen Jahren hat sich unsere Ausfuhr dagegen ziemlich gleichmässig gestaltet.

Unsere baltischen Nachbarhäfen haben folgende Leinsaatmengen (Schlag- und Säesaat) verschifft:

| L i b a u |            |         |           |
|-----------|------------|---------|-----------|
|           | Schlagsaat | Säesaat | Zusammen  |
|           | Pud        | Pud     | Pud       |
| 1896:     | 1,488,869  | 7,687   | 1,496,556 |
| 1897:     | 2,410,496  | 9,540   | 2,420,036 |
| 1898:     | 1,145,623  | 13,325  | 1,158,948 |
| 1899:     | 1,237,159  | 7,482   | 1,244,641 |
| 1900:     | 1,663,144  | 80,956  | 1,744,100 |
| 1901:     | 485,034    | 1,595   | 486,629   |
| 1902:     | 624,101    | 1,588   | 625,689   |
| 1903:     | 735,640    | 11,725  | 747,365   |
| 1904:     | 609,975    | 3,106   | 612,081   |

## P e r n a u

|       | Schlagsaat<br>Pud | Säesaat<br>Pud | Zusammen<br>Pud |
|-------|-------------------|----------------|-----------------|
| 1896: | 312,295           | 71,160         | 383,455         |
| 1897: | 521,915           | 79,898         | 601,813         |
| 1898: | 230,000           | 59,091         | 289,091         |
| 1899: | 147,501           | 44,613         | 192,114         |
| 1900: | 248,053           | 79,104         | 327,157         |
| 1901: | 43,106            | 84,357         | 127,463         |
| 1902: | 43,130            | 34,399         | 77,529          |
| 1903: | 11,525            | 114,487        | 126,012         |
| 1904: | 34,223            | 99,645         | 133,868         |

|       | Windau<br>Pud | St. Petersburg<br>Pud | Reval<br>Pud |
|-------|---------------|-----------------------|--------------|
| 1896: | 10,385        | 3,388,530             | 599,772      |
| 1897: | 11,340        | 3,449,242             | 665,046      |
| 1898: | —             | 1,376,929             | 364,563      |
| 1899: | 14,423        | 796,347               | 89,567       |
| 1900: | —             | 2,016,368             | 296,107      |
| 1901: | 4,700         | 479,454               | 106,216      |
| 1902: | 12,060        | 679,911               | 105,555      |
| 1903: | 117,842       | 1,360,000             | 72,447       |
| 1904: | 5,730         | 912,000               | 152,454      |

Von diesen Häfen haben Libau, St. Petersburg und Windau eine Minderausfuhr im Vergleich mit dem Jahre 1903 zu verzeichnen, die sich für Libau auf etwas über 130,000 Pud und für die beiden anderen Häfen auf rund 450,000 resp. 110,000 Pud stellt. Nur Revals Export zeigt eine kleine Zunahme (80,000 Pud), während Pernau in den beiden Jahren etwa die gleichen Quantitäten verschifft hat.

Die für den Export dieses Artikels wichtigsten Südhäfen sind folgende:

|                | 1900<br>Pud | 1901<br>Pud | 1902<br>Pud | 1903<br>Pud | 1904<br>Pud |
|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Odessa . . .   | 810,470     | 79,420      | 276,220     | 171,000     | —           |
| Nikolajew . .  | 416,459     | 156,455     | 178,795     | 75,000      | 43,000      |
| Eupatoria . .  | —           | 37,100      | 22,250      | 97,000      | 44,000      |
| Feodosia . .   | 319,385     | 115,045     | 251,630     | 145,000     | 71,000      |
| Kertsch . . .  | 113,950     | 77,840      | 146,450     | 198,000     | —           |
| Mariupol . .   | 205,900     | 15,000      | 63,500      | 8,000       | —           |
| Taganrog . .   | 88,250      | 8,550       | 19,750      | 1,000       | 21,000      |
| Rostow a/Don   | 728,680     | 119,970     | 484,070     | 220,000     | 204,000     |
| Noworossiisk . | 4,848,932   | 804,796     | 262,830     | 79,000      | 114,000     |
| Total .        | 7,532,026   | 1,414,176   | 1,705,495   | 994,000     | 497,000     |



Hinsichtlich der Richtung des russischen Leinsaatexporthandels hat sich neuerdings eine starke Verschiebung zu Gunsten der baltischen Häfen vollzogen. Schon in den Jahren 1899 und 1900 wurde die frühere weitaus dominirende Stellung der Südhäfen den Ostseeplätzen gegenüber so stark erschüttert, dass ihr Uebergewicht nur noch ein ganz geringes war. In den folgenden Jahren erfuhr dann der Leinsaat-handel der grossen südrussischen Exportcentren eine so starke Einschränkung, dass sie sich heutzutage in dieser Beziehung mit den baltischen Häfen auch nicht annähernd messen können. Während in früheren Jahren 50—60% der aus Russland verführten Quantitäten ihren Weg über die Südhäfen nahmen, betrug ihr Antheil im Jahre 1903 17% und im Jahre 1904 gar nur 11,5%. Die Ostseeplätze, auf die früher nur etwa 25—30% des russischen Exports entfielen, participirten dagegen an der Totalausfuhr des Jahres 1903 mit 61,1% und an der des Jahres 1904 mit 65,7%. Die einzelnen Häfen waren daran in den Jahren 1903 und 1904 folgendermassen betheilt: Riga mit 19,6 resp. 23,7%, St. Petersburg mit 23,3 resp. 21,1%, Libau mit 12,8 resp. 14,2%, Pernau mit 2,2 resp. 3,1%, Reval mit 1,2 resp. 3,5% und Windau mit 2,0 resp. 0,1%.

Der procentuale Antheil der baltischen Häfen ist demnach neuerdings stark gewachsen, während die absoluten Ausfuhrziffern, entsprechend den unzureichenden Ernteresultaten, bei allen Häfen einen starken Rückgang aufweisen. Da in dem Gravitationsgebiet der Südhäfen die Ernten ganz besonders schlecht gerathen sind, machte sich der Saatenmangel dort in weit stärkerem Masse als bei uns fühlbar, woraus sich auch der starke Abstieg im Export erklärt.

An der Spitze aller russischen Häfen stand hinsichtlich des Leinsaat-handels bis zum Jahre 1900 Noworossiisk, das heutzutage nahezu bedeutungslos ist. Seitdem ist Riga, das bis dahin den zweiten Platz einnahm, an die erste Stelle gerückt. Nur im Jahre 1903 war uns St. Petersburg um ein Geringes überlegen.

Von anderen Häfen des Reiches ist noch Archangel zu nennen, das im Berichtsjahre 129,000 Pud gegen 313,000 Pud im Jahre 1903 verschifft hat.

Der Leinsaatexport über unsere westliche Landgrenze zeigt gleichfalls eine sinkende Tendenz, denn er umfasste: im Jahre 1902 1,269,198 Pud oder 21,5% der Gesamtausfuhr, gegen 747,000 Pud oder 12,8% im Jahre 1903 und 502,000 Pud oder 11,6% im Jahre 1904.

Russlands Export von Leinsaat überhaupt umfasste nach den vom Zolldepartement publicirten Daten:

|             |            |     |                  |
|-------------|------------|-----|------------------|
| 1886—1890 : | 18,567,895 | Pud | durchschnittlich |
| 1891—1895 : | 12,436,328 | „   | „                |
| 1896 :      | 22,906,788 | „   |                  |
| 1897 :      | 28,633,972 | „   |                  |
| 1898 :      | 13,550,373 | „   |                  |
| 1899 :      | 9,765,306  | „   |                  |
| 1900 :      | 12,065,592 | „   |                  |
| 1896—1900 : | 17,384,406 | „   | durchschnittlich |
| 1901 :      | 3,737,873  | „   |                  |
| 1902 :      | 5,889,739  | „   |                  |
| 1903 :      | 5,834,000  | „   |                  |
| 1904 :      | 4,317,000  | „   |                  |

In dieser Tabelle tritt der enorme Rückgang zu Tage, den der Export dieses Artikels infolge der Fehlernten erlitten hat. Das Jahr 1904 ist abgesehen vom Jahre 1901, als das schlechteste anzusehen. Der Ausfall dem Jahre 1903 gegenüber beläuft sich auf rund  $1\frac{1}{2}$  Millionen Pud.

Für den Weltmarkt hat demnach die russische Saat seit dem Jahre 1901 nur eine geringe Bedeutung. Die westeuropäischen Consumenten sind hauptsächlich auf das argentinische und ostindische Product angewiesen. Die wichtigsten Abnehmer russischer Saat sind Grossbritannien, ferner stellen noch Deutschland und Holland namhaftere Absatzgebiete dar, während Belgien und Frankreich neuerdings nur bescheidene Quantitäten aufnehmen.

Riga's Säesaatexport, der sich bisher ziemlich gleichmässig gestaltet hat, hat im Berichtsjahre ein so schlechtes Resultat ergeben, wie in keinem Vorjahre seit 1886; er stellte sich um 136,000 Pud niedriger als im Jahre 1903. Als Grund für diesen Rückgang ist die schlechte Ernte des Berichtsjahres anzusehen. Die Saat ist zum grossen Theile leicht, nicht ausgereift und für die Aussat wenig geeignet. Die Qualität hat durch die nasse Witterung zur Zeit der Ernte gelitten und die Keimkraft ist durch frühzeitige Fröste, als die Saaten noch auf dem Felde waren, vermindert worden. Dieses gilt besonders für die Ostseeprovinzen, in anderen Gegenden ist die Saat verhältnismässig besser, wenn auch nicht sehr reichlich gerathen.

Die Preise, die anfänglich auf einem verhältnismässig hohen Niveau standen, gingen allmählich zurück, um später wieder ihr früheres hohes Niveau einzunehmen.

Neben Riga kommen für den Export dieses Artikels Pernau und Libau in Betracht, die gleichfalls weniger verschifft haben als im Jahre 1903.



Rigas Hanfsaatexport umfasste folgende Quantitäten:

|            |             |                  |
|------------|-------------|------------------|
| 1886—1890: | 406,729 Pud | durchschnittlich |
| 1891—1895: | 167,698     | „                |
| 1896:      | 158,578     | „                |
| 1897:      | 114,065     | „                |
| 1898:      | 83,426      | „                |
| 1899:      | 105,098     | „                |
| 1900:      | 17,689      | „                |
| 1896—1900: | 95,771      | durchschnittlich |
| 1901:      | 11,053      | „                |
| 1902:      | 10,005      | „                |
| 1903:      | 17,954      | „                |
| 1904:      | 9,656       | „                |

Wie aus der vorangeschickten Tabelle ersichtlich ist, hat der Artikel Hanfsaat seit dem Jahre 1900 für unseren Exporthandel jegliche Bedeutung verloren. Im Berichtsjahre sind knapp 10,000 Pud verschifft worden

Die Totalzufuhren während des ganzen Jahres beliefen sich auf etwa 43,000 Pud (1903: 32,000 Pud) wovon drei Viertel für unsere örtliche Oelmühlenindustrie bezogen wurden. Die höchsten Preise stellten sich auf ca. 120 Kopeken pro Pud, gegen 112 Kopeken im Jahre 1903, 150 Kopeken im Jahre 1902, 142—146 Kopeken im Jahre 1901, 140—145 Kopeken im Jahre 1900, 172—174 Kopeken im Jahre 1899, 164 Kopeken im Jahre 1898, 128 Kopeken im Jahre 1897, 111 Kopeken im Jahre 1896 und 104 Kopeken im Jahre 1895.

Die Hanfsaaternte hat im Berichtsjahre durch frühzeitig eingetretene Nachtfroste derart gelitten, dass ein erheblicher Theil der Ernte vernichtet wurde.

Wesentlich höhere Exportziffern als Riga weist bereits seit einer Reihe von Jahren Libau auf, denn es verschiffte:

|            |             |                  |
|------------|-------------|------------------|
| 1896:      | 229,776 Pud |                  |
| 1897:      | 74,441      | „                |
| 1898:      | 54,645      | „                |
| 1899:      | 476,611     | „                |
| 1900:      | 302,918     | „                |
| 1896—1900: | 227,678     | durchschnittlich |
| 1901:      | 43,533      | „                |
| 1902:      | 192,322     | „                |
| 1903:      | 193,582     | „                |
| 1904:      | 209,007     | „                |

Sehr grosse Quantitäten gelangen per Eisenbahn über unsere westliche Trockengrenze und zwar:

|             |         |                    |
|-------------|---------|--------------------|
| 1896 :      | 460,565 | Pud                |
| 1897 :      | 336,915 | „                  |
| 1898 :      | 223,634 | „                  |
| 1899 :      | 707,390 | „                  |
| 1900 :      | 265,421 | „                  |
| 1896—1900 : | 398,785 | „ durchschnittlich |
| 1901 :      | 311,622 | „                  |
| 1902 :      | 698,438 | „                  |
| 1903 :      | 577,000 | „                  |
| 1904 :      | 323,000 | „                  |

Als Exportplatz für diesen Artikel ist noch Odessa zu nennen, das im Jahre 1903 97,000 Pud und im Jahre 1904 22,000 Pud versandt hat.

Russlands Ausfuhr von Hanfsaat hat nach officiellen Daten betragen:

|             |           |                    |
|-------------|-----------|--------------------|
| 1896 :      | 887,768   | Pud                |
| 1897 :      | 631,230   | „                  |
| 1898 :      | 441,970   | „                  |
| 1899 :      | 1,358,570 | „                  |
| 1900 :      | 650,810   | „                  |
| 1896—1900 : | 794,070   | „ durchschnittlich |
| 1901 :      | 483,095   | „                  |
| 1902 :      | 1,088,152 | „                  |
| 1903 :      | 963,000   | „                  |
| 1904 :      | 654,000   | „                  |

Nach einer im Jahre 1902 erfolgten Aufbesserung hat der auswärtige Handel in diesem Artikel in den zwei letzten Jahren wieder schlechtere Resultate ergeben. Der Export des Berichtsjahres steht hinter dem des Jahres 1903 um rund 300,000 Pud zurück.

An der Totalausfuhr des Reiches participirte Riga mit nur 1,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (gegen 1,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1903), Libau mit 32<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (gegen 20,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), Odessa mit 3,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (gegen 10,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) während auf die Landgrenze 49,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen 59,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1903 entfielen.

Rigas Oelkuchenausfuhr hat sich seit dem Jahre 1866 folgendermassen gestaltet:

|             |           |                      |
|-------------|-----------|----------------------|
| 1866—1870 : | 43,328    | Pud durchschnittlich |
| 1871—1875 : | 110,362   | „ „                  |
| 1876—1880 : | 298,304   | „ „                  |
| 1881—1885 : | 1,024,962 | „ „                  |
| 1886—1890 : | 1,452,837 | „ „                  |
| 1891—1895 : | 2,138,159 | „ „                  |



|             |           |                    |
|-------------|-----------|--------------------|
| 1896 :      | 1,982,950 | Pud                |
| 1897 :      | 2,199,959 | „                  |
| 1898 :      | 3,521,361 | „                  |
| 1899 :      | 4,073,952 | „                  |
| 1900 :      | 1,841,895 | „                  |
| 1896—1900 : | 2,724,023 | „ durchschnittlich |
| 1901 :      | 2,863,587 | „                  |
| 1902 :      | 2,783,445 | „                  |
| 1903 :      | 2,849,462 | „                  |
| 1904 :      | 3,343,246 | „                  |

Unser Oelkuchenexport, der speciell im Vergleich mit dem Jahre 1903 um eine halbe Million Pud gewachsen ist, war umfangreicher als in allen Vorjahren, abgesehen von den Jahren 1898 und 1899. Im Berichtsjahre war nämlich der Bedarf des Auslandes an Futtermitteln infolge des schlechten Ausfalls der Futterernten in den meisten europäischen Staaten, ein recht grosser. Dazu kam noch, dass sich einige Staaten, darunter Oesterreich, um einem Nothstande im eigenen Lande vorzubeugen, veranlasst sahen, Ausfuhrverbote für Oelkuchen resp. für Futtermittel überhaupt zu erlassen.

Trotz dieser für unseren Ausfuhrhandel günstigen Umstände können wir von einem flotten Verlauf des Geschäfts in Oelkuchen nicht berichten. Die Exportziffer war ja, wie aus obiger Tabelle ersichtlich, eine sehr beträchtliche, doch waren Abschlüsse vielfach nur sehr schwer und mit erheblichen Preisconcessionen zu Stande zu bringen. Infolge dessen trug das Geschäft häufig einen schleppenden Character an sich.

Für hiesige und russische Leinkuchen waren zu Anfang des Jahres ca. 77/78 resp. 75/78 Kopeken erhältlich. Nachdem die Preise im Februar bis auf 81/83 Kopeken resp. 79/82 Kopeken gestiegen waren, begannen sie bereits in der ersten Hälfte des März abzubröckeln. Diese sinkende Tendenz hielt bis weit in den Juni hinein an, sodass schliesslich nur noch 75/77 resp. 74/76 Kopeken erzielt werden konnten. Nun begann eine Hausseperiode, die bis Ende September anhielt, um welchen Zeitpunkt 92/94 resp. 90/92 Kopeken bewilligt wurden. Zu Anfang October ermässigten Inhaber ihre Forderungen, was sich jedoch nur als vorübergehend erwies. Während des ganzen November verlangten sie für russische Waare 92/95 Kopeken und im December 93/96 Kopeken, doch waren höchstens nur 92/94 Kopeken zu bedingen.

Für Hanfkuchen wurden durchschnittlich 62 Kopeken und für Sonnenblumenkuchen 86 Kopeken bezahlt.

Die Oelkuchenzufuhr per Eisenbahn aus dem Reichsinnern belief sich im ganzen Jahre auf 2,3 Millionen Pud (1903: 1,8 Millionen Pud) und zwar war sie am lebhaftesten im letzten Viertel des Jahres. Der

Export vertheilte sich ziemlich gleichmässig auf die einzelnen Monate, nur der November und December zeigen etwas höhere Ausfuhrziffern.

Ein beträchtlicher Theil der über Riga verschifften Oelkuchen wird uns von unseren localen Oelmühlen geliefert, deren Production sich auf rund eine Million Pud jährlich stellt.

Der Export der anderen Ostseehäfen hat seit dem Jahre 1896 betragen (in Pud):

|            | St. Petersburg<br>mit Kronstadt | Reval<br>mit Baltischport | Libau     | Windau |
|------------|---------------------------------|---------------------------|-----------|--------|
| 1896:      | 3,430,877                       | 337,390                   | 2,165,991 | —      |
| 1897:      | 3,182,120                       | 703,640                   | 2,807,496 | —      |
| 1898:      | 2,727,343                       | 715,818                   | 1,895,099 | —      |
| 1899:      | 2,917,153                       | 748,518                   | 2,770,571 | —      |
| 1900:      | 3,604,111                       | 368,509                   | 3,007,417 | —      |
| 1896—1900: | 3,172,321                       | 574,775                   | 2,529,315 | —      |
| 1901:      | 3,541,059                       | 205,956                   | 2,889,161 | —      |
| 1902:      | 3,091,392                       | 128,535                   | 2,957,976 | 27,835 |
| 1903:      | 3,292,000                       | 80,811                    | 3,857,225 | —      |
| 1904:      | 3,218,000                       | 88,381                    | 3,804,903 | 65,014 |

Auch Libaus Handel in diesem Artikel zeigt im Grossen und Ganzen einen erheblichen Aufschwung, wenn auch in den einzelnen Jahren Schwankungen, in Abhängigkeit von den wechselnden Erträgen der Saatenernten nicht ausgeblieben sind. Libau hat dank seiner blühenden Oelmühlenindustrie seine Position in den zwei letztverflossenen Jahren so sehr gebessert, dass es nunmehr St. Petersburg, das bis dahin die erste Stelle eingenommen hatte beträchtlich überragt. Im Berichtsjahre war sogar Riga, das bisher an dritter Stelle stand, der Residenz um ein geringes überlegen. Revals Export zeigt neuerdings eine bedeutende Abnahme. Was endlich Windau anbelangt, so spielt es bisher im Handel mit diesem Artikel eine bescheidene Rolle.

Der Antheil der gesammten fünf Häfen an der russischen Gesamtausfuhr von Oelkuchen aller Art belief sich seit dem Jahre 1901 auf:

|                      | 1901<br>% | 1902<br>% | 1903<br>% | 1904<br>% |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Riga . . . . .       | 13,5      | 13,8      | 11,3      | 13,1      |
| Libau . . . . .      | 13,6      | 14,6      | 15,3      | 14,9      |
| Windau . . . . .     | —         | 0,1       | —         | 0,2       |
| Reval . . . . .      | 1,0       | 0,6       | 0,3       | 0,3       |
| St. Petersburg . . . | 16,7      | 15,3      | 13,0      | 12,6      |
| Zusammen             | 44,8      | 44,4      | 39,9      | 41,1      |



Der procentuale Antheil der Ostseeplätze hat mithin einen, wenn auch kleinen Rückgang erlitten, während die absoluten Ausfuhrziffern, wie wir oben gesehen haben, eine Steigerung zu verzeichnen haben.

Der Oelkuchenversand über die Landgrenze zeigt in den einzelnen Jahren nur geringe Differenzen; so wurden auf diesem Wege im Jahre 1904 5,673,000 und im Jahre 1903 5,604,000 Pud ins Ausland befördert, was in beiden Jahren 22<sup>0</sup>/<sub>0</sub> des russischen Gesamtexports ausmacht. Die Südhäfen verschifften im Berichtsjahre 4,323,000 Pud oder 16,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen 3,623,000 Pud oder 10,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1903.

Den Export der einzelnen Oelkuchenarten über die baltischen Häfen, die Landgrenze und die Südhäfen illustriert folgende vergleichende Tabelle, die nach den Ausweisen unseres Zolldepartements zusammengestellt ist:

|                    | Leinkuchen         |             | Hanfkuchen          |           |
|--------------------|--------------------|-------------|---------------------|-----------|
|                    | 1904               | 1903        | 1904                | 1903      |
| Riga . . . . .     | 3,033,000          | 2,444,000   | 279,000             | 264,000   |
| Libau . . . . .    | 234,000            | 239,000     | 1,705,000           | 1,222,000 |
| Petersburg . . .   | 1,649,000          | 1,195,000   | —                   | —         |
| Reval . . . . .    | 31,000             | 13,000      | —                   | —         |
| Landgrenze . . .   | 3,224,000          | 2,664,000   | 1,007,000           | 840,000   |
| Südhäfen . . . .   | 565,000            | 305,000     | —                   | —         |
| übr. Zollämter . . | 384,000            | 511,000     | 617,000             | 359,000   |
|                    | 9,120,000          | 7,371,000   | 3,608,000           | 2,685,000 |
|                    | Sonnenblumenkuchen |             | Raps- und Rübkuchen |           |
|                    | 1904               | 1903        | 1904                | 1903      |
| Riga . . . . .     | 8,000              | 35,000      | —                   | —         |
| Libau . . . . .    | 1,657,000          | 2,174,000   | —                   | —         |
| Petersburg . . .   | 1,569,000          | 2,097,000   | —                   | —         |
| Reval . . . . .    | 16,000             | 7,000       | —                   | —         |
| Landgrenze . . .   | 1,119,000          | 1,924,000   | 323,000             | 176,000   |
| Südhäfen . . . .   | —                  | —           | 3,758,000           | 2,318,000 |
| übr. Zollämter . . | 4,118,000*)        | 6,129,000*) | 272,000             | 362,000   |
|                    | 8,487,000          | 12,366,000  | 4,353,000           | 2,856,000 |

Der russische Leinkuchenexport nimmt hauptsächlich seinen Weg über Riga (1904 und 1903 je 33,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), St. Petersburg (1904: 18,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen 16,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1903) und die Landgrenze (1904: 35,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen 36,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1903), der Hanfkuchenexport über Libau (47,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1904 gegen 45,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Jahre 1903) und die Landgrenze (1904: 27,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen 31,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> in 1903), der Sonnenblumenkuchenexport über Libau (1904: 19,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen 17,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> in 1903), St. Petersburg (1904: 18,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen 17,0<sup>0</sup>/<sub>0</sub> in 1903) und die Landgrenze (1904: 13,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen

\*) Vornehmlich aus Noworossiisk.

15,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> in 1903) und der Raps- und Rübkuchenexport über die Südhäfen (1904: 86,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen 81,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> in 1903). Rigas Export besteht zum überwiegenden Theile aus Leinkuchen, Libaus aus Sonnenblumenkuchen; letztere Kuchenart beginnt neuerdings auch im St. Petersburger Handel vorzuherrschen, während dort früher Leinkuchen die erste Stelle einnahmen.

Russland hat an Oelkuchen seit dem Jahre 1901 folgende Quantitäten ins Ausland verführt:

|                     | 1901<br>Pud | 1902<br>Pud | 1903<br>Pud | 1904<br>Pud |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Leinkuchen . . . .  | 8,219,000   | 7,239,000   | 7,371,000   | 9,120,000   |
| Hanfkuchen . . . .  | 1 938,000   | 2,952,000   | 2,685,000   | 3,608,000   |
| Sonnenblumenkuchen  | 8,273,000   | 7,958,000   | 12,366,000  | 8,487,000   |
| Raps- und Rübkuchen | 2,754,000   | 2,101,000   | 2,856,000   | 4,353,000   |
| Zusammen            | 21,184,000  | 20,245,000  | 25,278,000  | 25,568,000  |

Die Ausfuhr des Reiches weist demnach in neuerer Zeit eine namhafte Steigerung auf. Als hauptsächlichster Grund für die Zunahme ist wohl der Umstand anzusehen, dass die russischen Landwirthe die Oelkuchen noch allzuwenig schätzen, sodass, dank den stetigen Fortschritten der Oelmühlenindustrie, immer grössere Quantitäten für den Versand ins Ausland disponibel sind. Die geringe Verwendung von Oelkuchen zu Fütterungszwecken steht zum Theil auch mit der vorläufig noch sehr schwachen Entwicklung des Vieh- und Fleischexports im Zusammenhang.

Das Hauptabsatzgebiet für die russischen Leinkuchen ist Grossbritannien. Auch Deutschland, Belgien, Frankreich und Dänemark figuriren als wichtige Consumenten.

Der Export aller Kuchenarten, mit Ausnahme von Sonnenblumenkuchen, ist im Berichtsjahre im Vergleich mit dem Jahre 1903 gewachsen und zwar Leinkuchen um 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Millionen Pud, Hanfkuchen um rund 900,000 Pud und Raps- und Rübkuchen um 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Pud. Der Ausfall im Sonnenblumenkuchenexport stellt sich auf fast 4 Millionen Pud.

Der Erbsenexport Rigas hat betragen:

|            |                                     |                    |
|------------|-------------------------------------|--------------------|
| 1886:      | 142,105                             | Pud                |
| 1887:      | 301,853                             | „                  |
| 1888:      | 406,657                             | „                  |
| 1889:      | 388,008 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „                  |
| 1890:      | 212,201 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „                  |
| 1886—1890: | 290,165                             | „ durchschnittlich |
| 1891:      | 175,702 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „                  |
| 1892:      | 70,699                              | „                  |



|             |                                         |                    |
|-------------|-----------------------------------------|--------------------|
| 1893 :      | 107,743 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Pud |                    |
| 1894 :      | 199,101                                 | „                  |
| 1895 :      | 249,365 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | „                  |
| 1891—1895 : | 160,522                                 | „ durchschnittlich |
| 1896 :      | 193,505 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | „                  |
| 1897 :      | 167,627 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | „                  |
| 1898 :      | 241,632 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | „                  |
| 1899 :      | 146,043 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | „                  |
| 1900 :      | 34,912 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>      | „                  |
| 1896—1900 : | 156,744                                 | „ durchschnittlich |
| 1901 :      | 93,879                                  | „                  |
| 1902 :      | 8,443                                   | „                  |
| 1903 :      | 767                                     | „                  |
| 1904 :      | 20,080                                  | „                  |

Unser Erbsenexport ist, wie vorstehende vergleichende Uebersicht lehrt, in den letzten Jahren zu völliger Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Eine gewichtige Rolle hat dieser Artikel in unserem auswärtigen Handel übrigens niemals gespielt. Die Ausfuhr dieses Artikels nimmt ihren Weg vornehmlich über die Landgrenze (Grajewo und Wirballen) sowie über St. Petersburg, doch liegen uns die betreffenden Exportziffern für die Jahre 1903 und 1904 zur Zeit noch nicht vor.\*)

Neben der Residenz kommen unter den baltischen Häfen noch Libau und Reval als Exportplätze für den Artikel Erbsen in Betracht. Sie verschifften :

|        | Libau<br>Pud | Reval<br>Pud |
|--------|--------------|--------------|
| 1895 : | 2,154,000    | 711,033      |
| 1896 : | 1,784,000    | 821,824      |
| 1897 : | 1,427,075    | 437,360      |
| 1898 : | 959,394      | 54,622       |
| 1899 : | 707,827      | 95,949       |
| 1900 : | 901,352      | 169,516      |
| 1901 : | 862,235      | 74,239       |
| 1902 : | 615,472      | 163,358      |
| 1903 : | 290,745      | 50,720       |
| 1904 : | 597,815**)   | 104,112      |

Beide Häfen haben hinsichtlich der Erbsenausfuhr im letzten Decennium eine bedeutende Einbusse erlitten. Wie bescheiden die Stellung Rigas, Libaus und Revals ist, geht daraus hervor, dass sie an der Totalausfuhr des Reiches im Jahre 1904 mit 9,8 und im Jahre 1903

\*) In den vorläufigen, zur Zeit vorliegenden statistischen Ausweisen über die Jahre 1903 und 1904 wird der Artikel Erbsen als eine unwesentliche Waare behandelt, für die keine detaillirten Angaben nach Häfen resp. Zollämtern gemacht werden.

\*\*) Erbsen und Bohnen zusammen.

mit 5,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> participirten. Davon entfielen auf Riga 0,3 resp. 0,0<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, auf Libau 8,1 resp. 4,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> und auf Reval 1,4 resp. 0,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Die Erbsenausfuhr des ganzen Reiches belief sich nach den Ausweisen unseres Zolldepartements auf:

|       |            |     |
|-------|------------|-----|
| 1890: | 3,783,000  | Pud |
| 1891: | 6,684,000  | "   |
| 1892: | 2,499,000  | "   |
| 1893: | 4,243,000  | "   |
| 1894: | 8,547,000  | "   |
| 1895: | 10,038,000 | "   |
| 1896: | 9,354,000  | "   |
| 1897: | 10,013,000 | "   |
| 1898: | 6,370,000  | "   |
| 1899: | 5,977,000  | "   |
| 1900: | 4,591,000  | "   |
| 1901: | 5,122,000  | "   |
| 1902: | 6,169,000  | "   |
| 1903: | 6,505,000  | "   |
| 1904: | 7,419,000  | "   |

In den letzten fünf Jahren ist somit eine stete Steigerung erfolgt, die jedoch, wie wir gesehen haben, dem Handel der baltischen Häfen nicht zu Gute gekommen ist.

Der Hauptnehmer der russischen Erbsen ist Grossbritannien, aber auch nach Deutschland und Holland werden ansehnliche Quantitäten geliefert.

Rigas Eierexport hat betragen<sup>1)</sup>:

|            |           |     |                  |
|------------|-----------|-----|------------------|
| 1886—1890: | 234,474   | Pud | durchschnittlich |
| 1891—1895: | 643,834   | "   | "                |
| 1896:      | 1,487,193 | "   |                  |
| 1897:      | 1,877,928 | "   |                  |
| 1898:      | 2,012,430 | "   |                  |
| 1899:      | 2,047,998 | "   |                  |
| 1900:      | 1,950,155 | "   |                  |
| 1896—1900: | 1,875,141 | "   | durchschnittlich |
| 1901:      | 2,152,949 | "   |                  |
| 1902:      | 3,120,189 | "   | <sup>2)</sup>    |
| 1903:      | 4,555,851 | "   | <sup>3)</sup>    |
| 1904:      | 4,549,107 | "   | <sup>4)</sup>    |

Unsere Eierausfuhr hat sich in den beiden letztverflossenen Jahren auf weit über 4 Millionen Pud netto gestellt, eine Ziffer, die bisher

<sup>1)</sup> Bis zum Jahre 1901 in Puden netto, in den drei jüngst verflossenen Jahren in Puden brutto.

<sup>2)</sup> Nach Abzug der Tara: 2,870,574 Pud.

<sup>3)</sup> " " " " 4,191,851 "

<sup>4)</sup> " " " " 4,185,179 "



unerreicht dasteht. Dieser Artikel, der noch zu Anfang der 80-er Jahre des vorigen Saeculums in ganz bescheidenen Quantitäten aus Riga verschifft wurde, hat somit namentlich im Laufe des letzten Decenniums eine ganz ausserordentliche Bedeutung für unseren Handel gewonnen.

Zu Beginn der Eiersaison des Jahres 1904 stellten sich die Preise pro Kiste (1440 Stück) mittelgrosser Waare franco Riga auf 25—25,50 Rbl. und gingen dann im folgenden Monat bei sehr starken Zufuhren (über eine Million Pud) allmählich von 24 Rbl. auf 22,50 Rbl. zurück, erhöhten sich aber Ende Juni wieder auf 25,25 Rbl. Trotz schwacher Zufuhrthätigkeit im Juli bröckelten die Preise bis auf 24,25 Rbl. ab. Im August und September machte sich eine ununterbrochen steigende Tendenz bemerkbar, so dass schliesslich 37 Rbl. pro Kiste franco Riga bezahlt wurden. Grössere Waare stellte sich um 1—2 Rbl. pro Kiste theurer. Im October gingen die Zufuhren erheblich zurück und hörten in den beiden letzten Monaten des Jahres, infolge des Eintritts von starkem Frost, fast völlig auf.

Die im October an den ausländischen Märkten eingetretene Baisse, die eine Verkaufsstockung herbeiführte, brachte grosse Verluste für die am Eierhandel Betheiligten mit sich. Im December und Januar machte sich ganz unerwartet wieder eine Hausse bemerkbar.

Im Grossen und Ganzen lässt sich im Eierhandel nur bei grossen Speculationen ein namhafter Gewinn erzielen. Am regelmässigen Geschäft ist sehr wenig zu verdienen, durchschnittlich stellt sich dabei der Gewinn auf  $\frac{1}{2}$  bis 1 % vom Umsatz.

Insgesamt wurden hier im Laufe des Jahres fast  $4\frac{2}{3}$  Millionen Pud per Eisenbahn angebracht. Die grössten Quantitäten kamen von den Stationen der Moscau-Kasaner Bahn und der Südwestbahnen.

Das Hauptabsatzgebiet für die über Riga zur Verschiffung gelangenden Eier ist Grossbritannien. In zweiter Linie kommt Deutschland in Betracht. Auch Belgiens Consum ist ein nennenswerther.

Die Stellung Rigas als Eierexportplatz unter den anderen Ostseehäfen lässt sich aus folgender vergleichenden Zusammenstellung erkennen:

|             | Riga<br>Pud | St. Petersburg<br>Pud | Reval<br>Pud | Libau<br>Pud |
|-------------|-------------|-----------------------|--------------|--------------|
| 1896 :      | 1,487,193   | 622,904               | 10,557       | 238,365      |
| 1897 :      | 1,877,928   | 960,495               | 7,502        | 334,118      |
| 1898 :      | 2,012,430   | 1,058,300             | 13,307       | 247,408      |
| 1899 :      | 2,047,998   | 1,047,238             | 8,809        | 299,399      |
| 1900 :      | 1,950,155   | 952,796               | 8,760        | 434,246      |
| 1896—1900 : | 1,875,141   | 928,346               | 9,787        | 310,707      |
| 1901 :      | 2,152,949   | 1,253,145             | 8,241        | 314,363      |
| 1902 :      | 3,120,189   | 1,060,650             | 8,154        | 319,127      |
| 1903 :      | 4,555,668   | 1,023,842             | 2,544        | 218,092      |
| 1904 :      | 4,549,107   | 1,237,337             | 8,430        | 153,614      |

|            | Windau | Zusammen  | In Procenten<br>des russischen<br>Gesamtexports |
|------------|--------|-----------|-------------------------------------------------|
| 1896:      | —      | 2,359,019 | 38,6 0/0                                        |
| 1897:      | —      | 3,180,043 | 44,8 0/0                                        |
| 1898:      | —      | 3,331,445 | 44,1 0/0                                        |
| 1899:      | —      | 3,403,444 | 49,1 0/0                                        |
| 1900:      | —      | 3,345,957 | 46,1 0/0                                        |
| 1896—1900: | —      | 3,123,981 | 44,7 0/0                                        |
| 1901:      | —      | 3,728,698 | 45,5 0/0                                        |
| 1902:      | 8,388  | 4,516,508 | 49,4 0/0                                        |
| 1903:      | 4,117  | 5,804,263 | 51,9 0/0                                        |
| 1904:      | 18,818 | 5,967,306 | 52,7 0/0                                        |

Rigas dominirende Position ist hieraus klar ersichtlich. Vom Gesamtexport der fünf baltischen Häfen entfielen auf Riga im Jahre 1904 76,2 0/0 (1903: 78,5 0/0), auf St. Petersburg 20,7 0/0 (1903: 17,6 0/0), auf Libau 2,6 0/0 (1903: 3,8 0/0), auf Windau 0,3 0/0 (1903: 0,1 0/0) und auf Reval 0,2 0/0 (1903: 0,1 0/0).

Ueber die Hälfte der russischen Eiausfuhr wird in den letzten Jahren durch die baltischen Häfen vermittelt: 1904 52,7 0/0 gegen 51,9 0/0 im Jahre 1903. Riga allein war daran mit 40,2 0/0 resp. 40,7 0/0, St. Petersburg mit 10,9 0/0 resp. 9,2 0/0, Libau mit 1,3 0/0 resp. 2,0 0/0, Windau mit 0,2 0/0 resp. 0,0 0/0 und Reval mit 0,1 0/0 resp. 0,0 0/0 beteiligt.

Sehr umfangreiche Quantitäten nahmen ihren Weg über die Trockengrenze (Wolotschisk, Nowosselizy, Gussjätinsk, Sossnowice, Wirballen und Grajewo) nach Oesterreich-Ungarn und Deutschland. Im Jahre 1904 beliefen sich diese Transporte auf 4,097,258 Pud oder 36,2 0/0 des russischen Totalexports gegen 4,185,983 Pud oder 37,4 0/0 im Vorjahre.

Russlands Eiausfuhr betrug nach dem Ausweisen des Zolldepartements seit dem Jahre 1896\*):

|            |            |                    |
|------------|------------|--------------------|
| 1896:      | 6,115,629  | Pud                |
| 1897:      | 7,094,703  | „                  |
| 1898:      | 7,550,792  | „                  |
| 1899:      | 6,930,363  | „                  |
| 1900:      | 7,261,704  | „                  |
| 1896—1900: | 6,990,638  | „ durchschnittlich |
| 1901:      | 8,196,658  | „                  |
| 1902:      | 9,139,267  | „                  |
| 1903:      | 11,184,408 | „                  |
| 1904:      | 11,322,166 | „                  |

\*) Des besseren Vergleichs wegen haben wir die in der amtlichen Statistik angegebene Stückzahl der versandten Eier in Pudun umgerechnet.



Der auswärtige Handel mit diesem Artikel hat sich demnach stetig entwickelt. Das Berichtsjahr übertrifft sogar das Jahr 1903, das bisher das beste Resultat ergeben hatte. Der Werth der an das Ausland gelieferten Eiermengen ist nämlich von 51 Millionen Rbl. auf 54 $\frac{1}{3}$  Millionen Rbl. gestiegen. Diese Ziffern zeigen, welche enorme Bedeutung die Hühnerzucht im Laufe weniger Jahre für die russische Volkswirtschaft gewonnen hat. Die infolge der grossen Entfernungen der Productionsgebiete von den Exportpunkten resp. den Absatzländern anfänglich zu Tage getretenen Schwierigkeiten bei der Beförderung dieser leicht verderblichen Waare sind nunmehr infolge Beschleunigung des Eisenbahntransports, der Anschaffung von Specialwaggons, Ermässigung der Frachtsätze und Organisation directer regelmässiger Dampferverbindungen als überwunden anzusehen, sodass dem weiteren Gedeihen dieses Handelszweiges in dieser Hinsicht nichts im Wege steht.

Während, wie wir gesehen haben, für Riga in erster Linie Grossbritannien als Absatzgebiet in Betracht kommt, ist für den Eierhandel des gesammten russischen Reiches Deutschland von grösserer Bedeutung. Es wurden nämlich dorthin im Jahre 1904 4,137,500 Pud Eier im Werthe von 19 $\frac{1}{3}$  Millionen Rbl. geliefert (1903: 4,383,333 Pud im Werthe von 19,9 Millionen Rbl.), während in Grossbritannien nur 3,562,500 Pud im Werthe von 17 $\frac{3}{4}$  Millionen Rbl. (1903: 3,379,166 Pud im Werthe von 16 $\frac{1}{3}$  Millionen Rbl.) abgesetzt wurden.

Oesterreich-Ungarn importirte 3,050,000 Pud gegen 2,475,000 Pud im Jahre 1903.

Rigas Butterexport hat betragen<sup>1)</sup>:

|            |           |                    |
|------------|-----------|--------------------|
| 1886—1890: | 6,190     | Pud                |
| 1891—1895: | 14,786    | "                  |
| 1896:      | 15,082    | "                  |
| 1897:      | 22,008    | "                  |
| 1898:      | 37,557    | "                  |
| 1899:      | 17,153    | "                  |
| 1900:      | 81,457    | "                  |
| 1896—1900: | 34,651    | " durchschnittlich |
| 1901:      | 760,779   | "                  |
| 1902:      | 1,091,661 | " <sup>2)</sup>    |
| 1903:      | 1,277,215 | " <sup>3)</sup>    |
| 1904:      | 980,917   | " <sup>4)</sup>    |

Unsere Butterausfuhr zeigt demnach im Vergleich mit dem Jahre 1903 einen Rückgang von rund 300,000 Pud. Diese Abnahme ist zum

<sup>1)</sup> Bis zum Jahre 1901 in Pud<sup>en</sup> netto, in den drei letztverflossenen Jahren brutto.

<sup>2)</sup> Nach Abzug der Tara 970,365 Pud.

<sup>3)</sup> " " " " 1,135,305 "

<sup>4)</sup> " " " " 871,302 "

Theil auf die Concurrenz St. Petersburgs zurückzuführen. Die Ausfuhr der Residenz ist nämlich, dank der von der Firma Gebr. Lassmann eingerichteten Dampferlinie St. Petersburg—London, auf der drei mit Refrigeratoren ausgerüstete Dampfer verkehren, um ca. 180,000 Pud gestiegen.

Der Buttertransport per Eisenbahn verlief, trotz des Krieges, völlig regelmässig. Dagegen traten beim Transport der Butterfrachten von Biisk und Barnaul auf dem Flusse Obj bis zur Station Obj sehr grosse Mängel zu Tage. Die Butter hat in den heissesten Monaten sehr häufig längere Zeit unbedeckt bei den Haltestellen der Dampfer gelegen, wodurch bedeutende Verluste durch Leckage sowie Verschlechterung der Qualität entstanden sind. Viele Kühlwaggons waren nicht mit Rosten versehen, sodass die Fässer in dem Eiswasser, das sich auf dem Fussboden angesammelt hatte, lagen. Die Qualitäten der Waare waren im Durchschnitt nicht hervorragende, jedenfalls schlechter als im Jahre 1903.

Mit sehr grossen Schwierigkeiten war der Transport von Fässern, Farbe, Salz, Pergamentpapier etc. nach Sibirien verbunden, wodurch dort zeitweise eine enorme Theuerung dieser Artikel eingetreten ist.

Die Einkaufspreise franco Riga, Reval, St. Petersburg und Libau stellten sich im Januar und Februar auf 14 Rbl. 50 Kop. per Pud netto und gingen dann bis Ende Mai successive auf 11 Rbl. 50 Kop. zurück. Vom Juni ab, in welchem Monate 12 Rbl. bis 12 Rbl. 50 Kop. bezahlt wurde, setzte wieder eine steigende Tendenz ein. Im August betrugen die Preise 13 Rbl. 50 Kop., im September 14 Rbl. und im October und November fast durchweg 14 Rbl. 50 Kop. Im letzten Monate des Jahres wurden bei kleinem Export und geringfügiger Production 15—15 Rbl. 50 Kop. bezahlt.

Rigas Stellung im Butterhandel der anderen baltischen Häfen sowie des ganzen Reiches lässt sich aus folgenden vergleichenden Uebersichten beurtheilen.

Es exportirten an Butter:

|            | Riga      | St. Petersburg | Reval   | Libau             |
|------------|-----------|----------------|---------|-------------------|
|            | Pud       | Pud            | Pud     | Pud               |
| 1896:      | 15,082    | 71,884         | 12,238  | 8,509             |
| 1897:      | 22,008    | 166,285        | 55,837  | 19,258            |
| 1898:      | 37,557    | 127,672        | 194,172 | 17,361            |
| 1899:      | 17,153    | 99,442         | 163,446 | 19,663            |
| 1900:      | 81,457    | 197,806        | 578,640 | 49,177            |
| 1896—1900: | 34,651    | 132,618        | 200,867 | 22,793 durchschn. |
| 1901:      | 760,779   | 145,196        | 726,922 | 181,809           |
| 1902:      | 1,091,661 | 121,918        | 663,936 | 241,510           |
| 1903:      | 1,277,215 | 148,000        | 46,690  | 65,200            |
| 1904:      | 980,917   | 331,000        | 11,301  | 35,574            |



|             | Windau  | Zusammen  | In Procenten<br>des russ.<br>Gesamtexports |
|-------------|---------|-----------|--------------------------------------------|
|             | Pud     | Pud       | %                                          |
| 1896 :      | —       | 197,713   | 41,0                                       |
| 1897 :      | —       | 263,388   | 58,3                                       |
| 1898 :      | —       | 376,762   | 67,1                                       |
| 1899 :      | —       | 299,704   | 64,5                                       |
| 1900 :      | —       | 907,080   | 85,7                                       |
| 1896—1900 : | —       | 390,929   | 69,8 durchschnittlich                      |
| 1901 :      | —       | 1,814,706 | 94,6                                       |
| 1902 :      | 96,768  | 2,215,793 | 97,5                                       |
| 1903 :      | 810,482 | 2,347,587 | 95,4                                       |
| 1904 :      | 823,944 | 2,182,736 | 91,3                                       |

Alle diese Häfen, mit Ausnahme von St. Petersburg und Windau weisen im Berichtsjahre kleinere Ausfuhrziffern auf. Besonders beachtenswerth ist der Export Windaus, der sich im Laufe zweier Jahre derart entwickelt hat, dass er nunmehr nur um ein Geringes hinter der Ausfuhr unseres Hafens zurücksteht. Riga hat demnach seine weitaus dominirende Stellung eingebüsst. In St. Petersburgs Export, der in den Jahren 1899—1900 sowie 1901, 1902 und 1903, abgesehen von einigen unwesentlichen Schwankungen, sich auf derselben Höhe gehalten hatte, hat sich im Jahre 1904 eine erhebliche Steigerung geltend gemacht, die, worauf wir bereits hinwiesen, vornehmlich der Dampferverbindung mit London durch die Lassmann-Linie zuzuschreiben ist. Ferner hat dazu die im Jahre 1904 auf Kosten des dortigen Börsen-Comités erfolgte Errichtung eines mit Eiskellern versehenen Speichers (амбаръ-ледникъ) beigetragen, in den die zum Export bestimmten, per Eisenbahn zugeführten Buttersendungen bis zu ihrer Verladung auf die Schiffe eingelagert werden.

In den beiden jüngst verflossenen Jahren waren die einzelnen Ostseeplätze am Gesamtexport Russlands folgendermassen betheiligt:

|                | 1903<br>% | 1904<br>% |
|----------------|-----------|-----------|
| Riga . . . .   | 51,9      | 41,0      |
| St. Petersburg | 6,0       | 13,8      |
| Reval . . . .  | 1,9       | 0,5       |
| Libau . . . .  | 2,7       | 1,5       |
| Windau . . . . | 32,9      | 34,5      |
| Zusammen       | 95,4      | 91,3      |

Von der Totalausfuhr der Ostseeplätze entfielen auf die einzelnen Häfen :

|                | 1903 | 1904 |
|----------------|------|------|
|                | 0/0  | 0/0  |
| Riga . . . .   | 54,4 | 44,9 |
| St. Petersburg | 6,3  | 15,2 |
| Reval . . . .  | 2,0  | 0,5  |
| Libau . . . .  | 2,8  | 1,6  |
| Windau . . . . | 34,5 | 37,8 |

Ueber die westliche Landgrenze (Radziwilowo und Slupezk) gingen im Jahre 1904 56,000 Pud oder 2,3<sup>0</sup>/0 der russischen Totalausfuhr gegen 71,000 Pud oder 2,9<sup>0</sup>/0 im Jahre 1903.

Von den Südhäfen ist nur Odessa zu erwähnen, das in den Jahren 1903 und 1904 je 10,000 Pud oder 0,4<sup>0</sup>/0 des russischen Exports, verschifft hat.

Der Butterexport Russlands umfasste nach Angabe unseres Zolldepartements folgende Quantitäten:

|               |           |                    |
|---------------|-----------|--------------------|
| 1896 :        | 262,687   | Pud                |
| 1897 :        | 451,776   | „                  |
| 1898 :        | 561,546   | „                  |
| 1899 :        | 464,675   | „                  |
| 1900 :        | 1,059,040 | „                  |
| 1896 — 1900 : | 559,945   | „ durchschnittlich |
| 1901 :        | 1,919,146 | „                  |
| 1902 :        | 2,272,142 | „                  |
| 1903 :        | 2,462,000 | „                  |
| 1904 :        | 2,392,000 | „                  |

Trotz mancherlei in der Butterproduction während des Berichtsjahres zu Tage getretenen Störungen und Unzulänglichkeiten, hat sich der Export gegenüber dem Jahre 1903 nur um 70,000 Pud verringert. Die Schwierigkeiten bestanden unter Anderem in der Entziehung von Arbeitskräften infolge des Krieges und der Steigerung der Milchpreise zu Beginn des Jahres 1904, die durch die allgemeine Theuerung bedingt war. Erst in der zweiten Hälfte des Jahres gelang es den Producenten eine Preisreduction für Milch herbeizuführen. Auch die in einem grossen Theile des Jahres beobachtete allgemeine Abneigung des Auslandes sich, wie in früheren Jahren (namentlich 1903) am Einkauf in Sibirien zu betheiligen, die sich durch die Furcht von den Folgen des Krieges erklären lässt, hat die Producenten häufig in eine schwierige Lage versetzt.



Rigas Ausfuhr von Käse umfasste:

|            |       |     |                  |
|------------|-------|-----|------------------|
| 1886—1890: | 61    | Pud | durchschnittlich |
| 1891—1895: | 856   | "   | "                |
| 1896:      | 4,316 | "   |                  |
| 1897:      | 7,067 | "   |                  |
| 1898:      | 8,464 | "   |                  |
| 1899:      | 4,528 | "   |                  |
| 1900:      | 2,988 | "   |                  |
| 1896—1900: | 5,472 | "   | durchschnittlich |
| 1901:      | 5,217 | "   |                  |
| 1902:      | 4,584 | "   |                  |
| 1903:      | 3,807 | "   |                  |
| 1904:      | 5,699 | "   |                  |

Während, wie wir gesehen haben, unser Butterexport enorme Fortschritte zu verzeichnen hat, will sich der Versand von Käse ins Ausland nicht recht beleben. Er ist im Laufe des letzten Jahrzehnts im Grossen und Ganzen fast auf der gleichen Stufe stehen geblieben, wobei mitunter nicht ganz unerhebliche Schwankungen in den einzelnen Jahren zu vermerken sind.

Unsere Nachbarhäfen Libau und Reval verschifften folgende Quantitäten:

|       | Libau     |       | Reval   |
|-------|-----------|-------|---------|
| 1901: | 8,282 Pud | 1901: | 657 Pud |
| 1902: | 10,450 "  | 1902: | 1,032 " |
| 1903: | 8,831 "   | 1903: | 230 "   |
| 1904: | 7,130 "   | 1904: | 411 "   |

Libau hat sich demnach zum wichtigsten Exportplatz emporgeschwungen.

In den letzten Jahren waren die genannten Ostseeplätze an der Gesamtausfuhr des Reiches folgendermassen betheiligt:

|       | Riga<br>mit                      | Libau<br>mit                     | Reval<br>mit                    |
|-------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 1902: | 10,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 10,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 2,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| 1903: | 10,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 24,5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 0,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| 1904: | 16,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 21,0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 1,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |

Russlands Käseexport hat sich folgendermassen gestaltet:

|       |            |
|-------|------------|
| 1900: | 41,000 Pud |
| 1901: | 44,000 "   |
| 1902: | 45,000 "   |
| 1903: | 36,000 "   |
| 1904: | 34,000 "   |

Der auswärtige Handel in diesem Artikel zeigt somit nicht nur keinen Aufschwung, sondern sogar einen ganz beträchtlichen Rückgang.

An Wild und Geflügel wurden aus Riga verschifft:

1886—1890: 4,475 Pud\*) durchschnittlich

1891—1895: 7,748 „ „

1896: 16,379 „

1897: 19,370 „

1898: 17,974 „

1899: 91,281 „

1900: 29,771 „

1896—1900: 34,955 „ durchschnittlich

1901: 90,371 „

1902: 253,162 „

1903: 448,637 „

1904: 476,322 „

Unsere Geflügel- und Wildausfuhr hat sich im Berichtsjahre wiederum etwas gehoben; es sind über 25,000 Pud mehr als im Jahre 1903 verschifft worden. Die Entwicklung dieses Zweiges unseres auswärtigen Handels ist erst in den letzten Jahren, nach Verbesserung der Transportbedingungen für diese schnell verderblichen Artikel erfolgt.

Im Export von anderem Fleisch in frischem, gesalzenem und geräuchertem Zustande sind bisher keine Fortschritte zu verzeichnen. So sind aus Riga im Berichtsjahre 21,170 Pud verschifft worden, gegen 29,350 Pud im Jahre 1903 und 26,786 Pud im Jahre 1902.

Auch die russische Gesamtausfuhr von Fleisch bewegt sich in engen Grenzen, was wohl in erster Linie dem Mangel an grossen Exportschlächtereien, deren Errichtung auf breiter Grundlage zwar geplant aber noch nicht ausgeführt worden ist, zugeschrieben werden muss.

Der Wild- und Geflügelexport unserer Nachbarhäfen gestaltete sich folgendermaassen:

|            | Libau      | Reval      | Windau   |
|------------|------------|------------|----------|
|            |            |            |          |
| 1886—1890: | 45,065 Pud | 46,997 Pud | — Pud    |
| 1891—1895: | 48,452 „   | 59,477 „   | — „      |
| 1896:      | 141,471 „  | 99,511 „   | — „      |
| 1897:      | 192,901 „  | 154,368 „  | — „      |
| 1898:      | 81,264 „   | 143,227 „  | — „      |
| 1899:      | 106,202 „  | 125,027 „  | — „      |
| 1900:      | 191,641 „  | 120,542 „  | — „      |
| 1896—1900: | 142,696 „  | 128,535 „  | — „      |
| 1901:      | 190,478 „  | 81,791 „   | — „      |
| 1902:      | 78,228 „   | 32,456 „   | — „      |
| 1903:      | 47,843 „   | 53,254 „   | 50,192 „ |
| 1904:      | 34,602 „   | 49,620 „   | 48,656 „ |

\*) Bis zum Jahre 1901 in Pud<sup>n</sup> netto, in den Jahren 1902, 1903 und 1904 in Pud<sup>n</sup> brutto. Nach Abzug der Tara stellte sich der Export in den 3 letzterwähnten Jahren auf ca. 189,870, 336,476 und 357,242 Pud.



Libau und Reval, die uns noch im Jahrfünft 1896—1900 stark überlegen waren, sind neuerdings weit hinter Riga zurückgeblieben. Vom Export der Ostseehäfen im Berichtsjahre entfielen nämlich auf Riga 78,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (1903: 74,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), auf Libau 5,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (1903: 7,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), auf Reval 8,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (1903: 8,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) und auf Windau 8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (1903: 8,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>). Hieraus ist ersichtlich, dass Windau Libau bereits verdrängt hat und auch Reval zu überflügeln droht.

Russlands sowie St. Petersburgs Exports von Wild und Geflügel sind aus den Publikationen unseres Zolldepartements nicht zu ersehen, da diese Artikel dort nicht gesondert, sondern unter der Rubrik „Frisches Fleisch“ registriert werden.

Als wichtigste Consumenten dieser Artikel sind Grossbritannien und Deutschland zu nennen.

An Häuten und Fellen wurden aus Riga verschifft:

|            |         |     |                  |
|------------|---------|-----|------------------|
| 1891—1895: | 156,799 | Pud | durchschnittlich |
| 1896:      | 176,649 | „   |                  |
| 1897:      | 207,352 | „   |                  |
| 1898:      | 225,427 | „   |                  |
| 1899:      | 324,125 | „   |                  |
| 1900:      | 231,237 | „   |                  |
| 1896—1900: | 232,958 | „   | durchschnittlich |
| 1901:      | 297,785 | „   |                  |
| 1902:      | 492,303 | „   |                  |
| 1903:      | 632,988 | „   |                  |
| 1904:      | 726,438 | „   |                  |

Unsere Ausfuhr von Häuten und Fellen, die meistens aus Speditionswaare bestehen, hat seit dem Jahre 1902 stetig grössere Dimensionen angenommen. Speziell im Berichtsjahre sind ca 100,000 Pud mehr als im Jahre 1903 verführt worden. Vornehmlich sind es Kalb-, Schaf- und Ziegenfelle, sowie in zweiter Linie Pferdehäute, die unseren Hafen aufsuchen. Riga stellt den wichtigsten Exportplatz des Reiches dar.

Unter unseren Nachbarhäfen hat Libau die grösste Bedeutung.

|            | Reval      | St. Petersburg | Libau       | Windau  |
|------------|------------|----------------|-------------|---------|
| 1896:      | 23,545 Pud | 101,710 Pud    | 120,920 Pud | — Pud   |
| 1897:      | 49,093 „   | 146,655 „      | 135,935 „   | — „     |
| 1898:      | 82,400 „   | 144,512 „      | 218,735 „   | — „     |
| 1899:      | 99,186 „   | 281,449 „      | 165,625 „   | — „     |
| 1900:      | 117,635 „  | 167,833 „      | 304,182 „   | — „     |
| 1896—1900: | 74,372 „   | 168,432 „      | 189,079 „   | — „     |
| 1901:      | 71,871 „   | 203,359 „      | 253,563 „   | — „     |
| 1902:      | 63,297 „   | 243,695 „      | 270,665 „   | — „     |
| 1903:      | 66,591 „   | 154,000 „*)    | 266,912 „   | 4,771 „ |
| 1904:      | 76,790 „   | 178,000 „*)    | 276,000 „   | 2,404 „ |

\*) Häute allein.

Der Gesamtexport Russlands belief sich nach den Ausweisen unseres Zolldepartements auf:

|            |           |                    |
|------------|-----------|--------------------|
| 1896:      | 710,865   | Pud                |
| 1897:      | 900,024   | "                  |
| 1898:      | 979,354   | "                  |
| 1899:      | 1,124,361 | "                  |
| 1900:      | 1,168,006 | "                  |
| 1896—1900: | 976,522   | " durchschnittlich |
| 1901:      | 1,133,247 | "                  |
| 1902:      | 1,331,100 | "                  |
| 1903:      | 1,550,000 | "                  |
| 1904:      | 1,926,000 | "                  |

Der Export des Berichtsjahres hat sich somit im Vergleich mit dem des Jahrfünfts 1896—1900 fast verdoppelt.

Die Hauptabsatzgebiete für diesen Artikel sind Deutschland, Grossbritannien, Frankreich und Belgien.

Rigas Export von Mineralschmieröl (Bakuine) hat betragen:

|            |         |                      |
|------------|---------|----------------------|
| 1886—1890: | 345,491 | Pud durchschnittlich |
| 1891—1895: | 278,470 | " "                  |
| 1896:      | 371,972 | "                    |
| 1897:      | 295,811 | "                    |
| 1898:      | 274,963 | "                    |
| 1899:      | 323,783 | "                    |
| 1900:      | 345,332 | "                    |
| 1896—1900: | 322,372 | " durchschnittlich   |
| 1901:      | 275,539 | "                    |
| 1902:      | 307,670 | "                    |
| 1903:      | 540,343 | "                    |
| 1904:      | 610,080 | "                    |

Für das Berichtsjahr ist demnach eine erfreuliche Zunahme zu vermerken.

Von anderen Naphthaproducten sind im Jahre 1904 aus Riga ausgeführt worden: 118,385 Pud Goudron, (1903: 30,320 Pud) und 19,454 Pud Vaselineöl (1903: 9,801 Pud).

Revals Ausfuhr von Mineralschmieröl und Libaus Export von Petroleum umfasste folgende Quantitäten:

|       | Reval   |     | Libau   |
|-------|---------|-----|---------|
| 1896: | 311,548 | Pud | 638,294 |
| 1897: | 219,372 | "   | 257,546 |
| 1898: | 139,462 | "   | 251,118 |
| 1899: | 204,915 | "   | 703,952 |
| 1900: | 171,313 | "   | 385,368 |



|             |         |   |         |                      |
|-------------|---------|---|---------|----------------------|
| 1896—1900 : | 209,322 | „ | 447,255 | Pud durchschnittlich |
| 1901 :      | 305,631 | „ | 702,344 | „                    |
| 1902 :      | 359,000 | „ | 193,654 | „                    |
| 1903 :      | 368,378 | „ | 1,152   | „                    |
| 1904 :      | 395,365 | „ | —       | „                    |

Ueber St. Petersburg wurden an gereinigten und ungereinigten Schmierölen, sowie an leichten Beleuchtungsölen im Jahre 1904 1,447,000 Pud gegen 1,893,000 Pud im Jahre 1903 versandt.

Das über die baltischen Häfen verschiffte Quantum von Naphthaproducten erscheint im Vergleich mit dem Export des ganzen Russischen Reiches verschwindend gering. Der Hauptexportplatz für diese Producte ist Batum, dessen Ausfuhr im Jahre 1904 an leichten Beleuchtungsölen (Petroleum)  $61\frac{1}{2}$  Millionen Pud gegen  $57\frac{2}{3}$  Millionen Pud im Jahre 1903 und an Schmierölen 9,8 Millionen Pud gegen 10,4 Millionen Pud im Jahre 1903 betrug.

Die Ausfuhr der einzelnen Naphthaproducte aus Russland gestaltete sich nach den von der statistischen Abtheilung unseres Zolldepartements publicirten Daten in den Jahren 1901 bis 1904 wie folgt:

|                                                                                              | 1904<br>Pud                                                                                                         | 1903<br>Pud                                | 1902<br>Pud                                | 1901<br>Pud                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Rohnaphtha . . . .                                                                           | 120,000                                                                                                             | 152,000                                    | 375,948                                    | 441,388                                    |
| Festes Mineralfett (Vaselin, Paraffin) . .                                                   | 33,000                                                                                                              | 8,000                                      | 301                                        | 665                                        |
| Vaselinöl . . . . .                                                                          | 476,000                                                                                                             | 506,000                                    | 324,696                                    | 243,432                                    |
| Leichte Oele, die nicht<br>der Accise unter-<br>worfen sind (leichtes<br>Benzin, Gasolin). . | 1,146,000                                                                                                           | 1,069,000                                  | 406,336                                    | 78,582                                     |
| Beleuchtungs-<br>öle, die der<br>Accise un-<br>terliegen                                     | <div>leichte :<br/>(Kerosin<br/>etc.)<br/>85,169,000</div> <div>schwere :<br/>(Astral<br/>etc.)<br/>6,493,000</div> | <div>83,112,000</div> <div>5,837,000</div> | <div>74,594,119</div> <div>3,626,879</div> | <div>77,479,719</div> <div>4,130,684</div> |
| Naphtha-<br>schmieröl                                                                        | <div>ungereinigtes<br/>4,191,000</div> <div>gereinigtes<br/>9,389,000</div>                                         | <div>1,652,000</div> <div>11,798,000</div> | <div>1,648 367</div> <div>9,530 215</div>  | <div>1,261,002</div> <div>8,729,071</div>  |
| Naphtharückstände. .                                                                         | 3,077,000                                                                                                           | 2,923,000                                  | 3,120,473                                  | 2,714,474                                  |

Für die wichtigeren Naphthaproducte, wie Kerosin und Schmieröle, ist demnach in den letzten Jahren eine Steigerung zu vermerken.

Als bedeutendste Consumenten der russischen Naphthaproducte figuriren Grossbritannien, Deutschland und Belgien.

Das Quantum der ausgeführten Holzwaaren berechnete sich in

|      |         |            |           |
|------|---------|------------|-----------|
| 1900 | auf ca. | 46,550,000 | Cubikfuss |
| 1901 | „ „     | 39,850,000 | „         |
| 1902 | „ „     | 46,100,000 | „         |
| 1903 | „ „     | 47,200,000 | „         |
| 1904 | „ „     | 47,900,000 | „         |

und wurden zugeführt: auf der Düna in:

|      |     |        |        |
|------|-----|--------|--------|
| 1900 | ca. | 19,300 | Flösse |
| 1901 | „   | 16,400 | „      |
| 1902 | „   | 8,200  | „      |
| 1903 | „   | 13,700 | „      |
| 1904 | „   | 17,600 | „      |

durch den Düna-Aa-Canal:

in 1903: 119,875 Langhölzer, 234,880 Sleepers, 5,242 Espenklötze, 765<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Cubikfaden Pitprops;  
 in 1904: 142,656 Langhölzer, 239,458 Sleepers, 6,327 Espenklötze, 2,455 Stück und 385 Plenitzen Pitprops und einige andere Waaren.

Ausserdem kamen Hölzer von der Kurischen Aa, über See von den benachbarten Küsten und mit den in Riga ausmündenden Eisenbahnen, doch lassen sich über deren Mengen keine Daten beschaffen.

Der hohen Exportziffer des abgelaufenen Jahres, die nur noch vom Jahre 1897 übertroffen wird, entspricht leider kaum das finanzielle Ergebniss. Dieses war vielleicht eher ein negatives, hervorgerufen in erster Linie wohl durch den lähmenden Einfluss der Kriegergebnisse auf den Handel. Andererseits dürfte aber auch hierin die Erklärung für den grösseren Export des Berichtsjahres zu suchen sein, denn die ungewisse Zukunft, die gefürchteten Verwicklungen mit England, welche eine Blockade des Hafens hätten zur Folge haben können, ebenso die schwierigen Creditverhältnisse haben wohl manchen Exporteur veranlasst, mit grösserem Nachdruck sich um den Verkauf seiner Waaren zu bemühen, als er es unter normalen Umständen gethan hätte. Und alle diese Factoren wurden auch von den Käufern in den Verbrauchsländern rechtzeitig erkannt und den russischen Holzhändlern gegenüber ausgenutzt. Indem man drüben auf einen Rückgang des Rubelcourses hoffte, ein Vorgang, der benutzt werden sollte, um die Preise auf der ganzen Linie zum Weichen zu bringen, wurde man derart zurückhaltend, dass das Geschäft auf dem Weltmarkt im dritten Monat des Jahres fast vollständig zum Stillstand kam. Der Rubelcours fiel nun nicht, — wohl aber gingen die russischen Exporteure, müde des Abwartens, theilweise auch gezwungen durch die seitens der Banken vorgenommenen Credit-einschränkungen, bei weichenden Preisen in's Geschäft hinein. Dabei



war die Lage des Holzhandels auf dem Weltmarkt durchaus nicht günstig. Nur in Deutschland hatte eine merkliche Besserung Platz gegriffen, in den übrigen Consumländern aber, und zumal in Grossbritannien, das als Hauptabnehmer vorherrschend massgebend ist, konnten sich Importeure der Ueberzeugung nicht erwehren, dass die Aussichten für den allgemeinen Handel noch nicht derart seien, dass man sich gar zu viel engagiren dürfe.

Zu all diesen Schwierigkeiten kamen noch die Zahlungseinstellungen vieler inländischer Händler, die recht hoch aufliefen. Holzhändler, Banken und private Geldgeber hatten schwer daran zu tragen, und nur wenige rigische Holzfirmen dürften unberührt aus dieser Calamität hervorgegangen sein. Als tröstlicher Gegensatz sei hingestellt, dass kein nennenswerthes ausländisches Fallissement den hiesigen Holzhandel in Mitleidenschaft gezogen hat.

Wie aus obiger Aufstellung ersichtlich, ist die Zufuhr auf der Düna recht bedeutend gewesen, und sie hätte einen noch grösseren Umfang erreicht, wenn nicht nach Ausbruch der Feindseligkeiten die Producenten in den meisten Fällen die Arbeit in den Wäldern wohlweislich vor der Zeit eingestellt hätten. Die Ausfuhr der Hölzer ging unter normalen Umständen bei guter Schlittenbahn vor sich, und auch die Flössung hatte mit keinen wesentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Ein Nachwinter im März schob die Ankunft der Frühjahrsflösse um mehrere Wochen hinaus. Flossbrüche und grössere Verschiebungen kamen an der Empfangsstelle oberhalb Riga wohl vor, jedoch von eigentlichen Saloms sind wir glücklicherweise verschont geblieben. Im Spätherbst richteten Stürme und ein November-Eisgang nicht unbedeutende Verheerungen unter den bei den Hölmern oberhalb der Brücke liegenden gebliebenen Holzwaaren an.

Der Düna-Aa-Canal hat das zweite Jahr seiner Existenz hinter sich. Es verlautet hier und da, dass ihm immer noch Mängel anhaften, und wäre es wünschenswerth, solche abzustellen. Auch in diesem Jahre wurde ein Theil der Flösse über See nach hier genommen.

Ueber die hauptsächlich zum Export gelangenden Artikel ist Folgendes zu berichten:

Von Balken wurden ausgeführt:

|       | kantige  |          | runde    |          | Zusammen  |       |
|-------|----------|----------|----------|----------|-----------|-------|
|       | fichtene | gröhnene | fichtene | gröhnene |           |       |
| 1900: | 32,416   | 28,921   | 55,528   | 208,553  | = 325,418 | Stück |
| 1901: | 24,185   | 26,276   | 50,884   | 248,795  | = 350,140 | „     |
| 1902: | 24,450   | 23,330   | 129,495  | 299,042  | = 476,317 | „     |
| 1903: | 29,806   | 23,623   | 117,769  | 280,727  | = 451,925 | „     |
| 1904: | 31,613   | 20,624   | 125,629  | 296,881  | = 474,747 | „     |

Von englischen Brussen wurde nur das übliche geringe Quantum verschifft, und der bei Weitem grössere Theil der kantigen Balken bestand aus holländischen Brussen, die ihr hauptsächliches Absatzgebiet in den Niederlanden haben. Da nun aber in Belgien und Holland die Depression der letzten Jahre, die in einem langsamen Absatz bei schlechten Detail-Preisen und grossen Vorräthen ihren Ausdruck fand, noch nicht behoben ist, so fand man es im Allgemeinen nicht leicht mit Verkäufen Fortschritte zu machen, zumal auch noch in der ersten Hälfte des Jahres die hier überwinterten Waaren im Markt waren.

Fichtene 11×13" holländische Brussen wurden hier anfänglich zu 6 bis 7 Kopeken über Durchschnittszahl, d. h. 27/28' Durchschnitt zu 33 bis 34 Kop. per lauf. holl. Fuss für 2. Sorte unter Wrake gehandelt. Später im Sommer kaufte man die Waare zu 5 bis 4 Kop. über Fuss.

Grähnene 11×13" holländische Brussen bedangen im Winter noch 1 Kop. über Durchschnittsfusszahl, d. h. 29 Kop. per lauf. Fuss bei 28/29' Durchschnitt für Kron unter Wrake. Weiterhin ging der Preis auf 2 bis 3 Kop. unter Durchschnittsfusszahl zurück. Diese Brussen werden auch mitunter in höherem Durchschnitt geliefert, und ist dabei zu bemerken, dass in solchem Fall der Satz pro Durchschnittsfusszahl verhältnissmässig niedriger ist. Es stellte sich bei diesem Artikel im Sommer heraus, dass die Zufuhr gering gewesen; leider konnte aber auch dann nicht eine Besserung der Preise beim Verkauf in's Ausland herbeigeführt werden.

Fichtene und grähnene Norwegische Kappbalken wurden, wie überhaupt in den letzten Jahren, fast ausschliesslich für Rechnung der exportirenden Häuser hier am Platz aus gekauften runden Balken gearbeitet, so dass es schwer fällt zu sagen, wie hoch die Waare den Betreffenden einstand. Kleinigkeiten fertiger Kappbalken wurden zu 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kop. pro Fuss, Basis 10" diam., späterhin auch billiger gehandelt. Beim Verkauf nach Holland erzielte man grösstentheils 23 bis 24 Cents, in einigen Fällen sogar 25 Cents per lf. Fuss, Basis 10" mit 5 C. steigend für jeden weiteren Zoll Stärke eif guten holländischen Hafen. Zum Schluss der Saison konnte ein Abflauen des Marktes und ein Rückgang der Preise bis auf etwa 22 Cents nicht verhindert werden. Grähnene Balken fanden sich in genügendem Maasse, während fichtene im Herbst knapp waren, und dann, zumal bei kerniger Waare, etwa 2 cents höher als grähnene bewerthet wurden. Die Exportziffer dieses Artikels hat sich um etwa 24,000 Stück gehoben; sie hätte in diesem Jahr der bedeutenden Zufuhr von runden Balken noch grösser sein müssen, wenn nicht die ungünstigen Verhältnisse auf dem holländischen Markt einer Entfaltung des Geschäfts hemmend in den Weg



getreten wären. Das Plus wir daher wohl eher auf den Versuch zurückzuführen sein, den rheinische Sägemühlen mit dem Bezug von runden Balken ab Riga unternommen haben, ein Geschäft, das aber wohl nur in Jahren grossen Ueberflusses an Rundholzmaterial möglich sein wird. Es dürfte auch Abladern nicht leicht fallen, die jetzt geforderte höhere Durchschnittslänge von 13/14 Meter zu liefern, und sind die bislang gebrauchten Schiffe für den Transport derartiger Hölzer nicht sonderlich geeignet.

Ellern-, Espen- und Birkenbalken wurden in folgenden Quantitäten verschifft:

|       |         |       |
|-------|---------|-------|
| 1900: | 175,115 | Stück |
| 1901: | 186,519 | "     |
| 1902: | 241,080 | "     |
| 1903: | 165,198 | "     |
| 1904: | 140,206 | "     |

Bei dieser Aufstellung, die etwa 25,000 Stück gegen das Vorjahr als weniger exportirt ergibt, ist zu berücksichtigen, dass in Form von Klötzen 164,589 gegen 84863, also circa 80,000 Stück Klötze im Berichtsjahr mehr ausgeführt worden sind. Die im Laufe der Saison zu Tage getretene rückläufige Bewegung der Preise ist denn auch kaum auf einen schwachen Consum, wohl aber auf eine bedeutende Zufuhr zurückzuführen.

Man zahlte beim Einkauf für Ellernbalken:

|                  |                                           |        |
|------------------|-------------------------------------------|--------|
| 9" diam. anfangs | 7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> Kop. später | 7 Kop. |
| 10" " "          | 12—12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " "     | 11 " " |
| 11" " "          | 14—14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " "     | 13 " " |

pro lauf. Fuss unter Wrake bei 20' Durchschnittslänge, und gelang es zum Schluss zu 17 Kop. per Kubikfuss unter Wrake anzukommen, was einen weiteren Rückgang bedeutet.

Die Exportpreise stellten sich auf:

|                              |                            |
|------------------------------|----------------------------|
| 74 bis 72 Pfg. per Kubikfuss | cif Rotterdam              |
| 70 " 65 " "                  | " " Weserhäfen             |
| oder auf etwa Mk. 25.—       | pr. Kubikmeter cif Stettin |
| und " 26.— " "               | " " Lübeck.                |

Für Espenbalken bewilligte man beim Einkauf

|                |        |                                                   |
|----------------|--------|---------------------------------------------------|
| 10" diam. etwa | 9 Kop. | } pr. lf. Fuss bei 20' Durchschnitt, unter Wrake, |
| 11" " "        | 11 " " |                                                   |
| 12" " "        | 12 " " |                                                   |

konnte aber später viel billiger kaufen, wie solches sich aus einigen Abschlüssen zu 13 Kop. pr. Kubikfuss unter Wrake ergibt.

Beim Verkauf nach dem Auslande erzielte man etwa

|            |                |               |                         |
|------------|----------------|---------------|-------------------------|
| Mk. 25.—   | pr. Kubikmeter | cif Rotterdam |                         |
| „ 24.—     | „              | „             | } Stettin und<br>Lübeck |
| Fres. 26.— | „              | „             |                         |
|            |                | „             | Gent.                   |

Deutschland und Schweden, die auf gute Waare sehen, gingen mit den Preisen nicht so weit zurück, wie Belgien, das hinsichtlich der Qualität nicht ebenso anspruchsvoll ist. Alle Espenbalken konnten nicht abgesetzt werden, so dass zum Schluss eine grössere Parthie, die sich auch freilich wenig für den Export eignete, zu 5 Kop. per lauf. Fuss, schwarz wie die Waare liegt, an eine hiesige Fabrik verschlossen wurde.

Mauerlatten wurden verladen:

|       | fichtene | grähnene | Zusammen |
|-------|----------|----------|----------|
| 1900: | 68,854   | 53,926   | 122,780  |
| 1901: | 58,165   | 41,059   | 99,224   |
| 1902: | 71,579   | 51,976   | 123,555  |
| 1903: | 74,796   | 37,670   | 112,466  |
| 1904: | 95,023   | 30,029   | 125,052  |

Die grössere Ausfuhrziffer dieses Artikels ist zumeist den kurzen Längen der fichtenen 10×10" Mauerlatten für den deutschen Markt zuzuschreiben, die jetzt einen sehr wesentlichen Theil des Mauerlatten-Geschäfts bilden. Wenn die Preise dafür sich auch nach und nach von 105 Pfg. bis auf 97 Pfg. pr. Kubikfuss cif Stettin für sogenanntes Berliner Sortiment abwärts bewegt haben, so blieb doch die Nachfrage das ganze Jahr hindurch gut. Hier begann man den Einkauf mit etwa 25½ Kop. und ging im Sommer auf 23 bis 22½ K. pr. lauf. Fuss zurück. Längere Mauerlatten im üblichen Durchschnitt waren schwer abzusetzen, Auf dem schottischen Markt wurden sie vom stärkeren und dabei verhältnissmässig billigeren pitch pine hart bedrängt, und auch in den anderen Absatzgebieten war es nicht leicht mit ihnen Fortschritte zu machen. Hier am Platz zahlte man 2 bis 3 Kop. unter Durchschnittsfusszahl für 2. Sorte, d. h. 26 bis 25 K. pr. lf. Fuss für 28/29' Durchschnitt, wobei eine grössere Parthie mit dem langen Durchschnitt von 30' sogar zu 25 Kop. abgegeben wurde.

Fichtene 11×11" Mauerlatten begegneten auch keinem Interesse, und wurde für das Gros etwa 1 Kop. pro Durchschnittsfuss, also 27 Kop. für 27/28' Durchschnitt bezahlt.

Grähnene 10×10" Mauerlatten lagen wohl am wenigsten ungünstig. Man kaufte hier zu 19 bis 17 Kop. pr. lf. Fuss unter Wrake für 28 bis 29' Durchschnitt, und konnte auch bei der nur mässigen Anfuhr fast alles in's Ausland abgesetzt werden.



Gräbhene 11×11" waren wenig gesucht, und wurden die angebrachten Partien nur widerwillig zu 3 bis 4 Kop. unter Durchschnittsfusszahl aufgenommen.

Von Sleepers aller Dimensionen wurden in reducirter Stückzahl exportirt:

|        | kantige   | runde  | Zusammen  |       |
|--------|-----------|--------|-----------|-------|
| 1900 : | 2,213,578 | 36,482 | 2,250,060 | Stück |
| 1901 : | 2,163,433 | 20,467 | 2,183,900 | "     |
| 1902 : | 1,891,887 | 41,669 | 1,933,556 | "     |
| 1903 : | 1,752,610 | 30,451 | 1,783,061 | "     |
| 1904 : | 1,856,416 | 35,643 | 1,892,059 | "     |

Die Zufuhr dieses Artikels dürfte sich gegen das Vorjahr wohl kaum vergrössert haben, und wenn das verschifft Quantum eine Zunahme gegen 1903 aufweist, so ist es einmal auf die grösseren Lagerbestände zu Beginn des Berichtsjahres, und dann darauf zurückzuführen, dass im Laufe des Sommers hier am Platz einige kleinere Dimensionen aus Balken gearbeitet worden sind. Bedarf und Production haben wohl einander die Waage gehalten, und an dem wenig guten Verlauf auch dieses Geschäfts dürften die in der Einleitung berührten allgemeinen Gründe die Schuld tragen. Auch in diesem Jahr fuhr die Concurrenz der benachbarten Häfen bis nach Narva hinauf, fort, sich bemerkbar zu machen, doch wird das über Riga gehende Quantum hierdurch vor der Hand noch nicht wesentlich beeinflusst.

Beim Einkauf unserer wichtigsten Dimension fichtene 10×10" □ 8<sup>11</sup>/<sub>12</sub>' lange Sleepers sind grössere Preisschwankungen nicht zu verzeichnen gewesen. Nachdem man im ersten Theil des Winters mit etwa 225 bis 228 Kop. für 40<sup>0</sup>/<sub>0</sub> scharfkant, 30<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 8" Blatt, 30<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 7" Blatt, mit dem üblichen Vorschuss begonnen, legten sich Käufer nach Beginn des Krieges zeitweilig eine Zurückhaltung auf. Später setzte man die Ankäufe zu den nämlichen Preisen fort, und nach Ankunft der Frühjahrsflösse waren sogar einzelne forcirte Abschlüsse zu 232 und 233 Kop. zu vermerken, von denen man aber bald zurückkam, da die Hoffnung auf eine Besserung des englischen Marktes sich nicht verwirklichte. Der Rest des Sommers verlief dann flau bei etwa 225 Kop. pr. Stück.

Fichtene 10×10" □ 8<sup>11</sup>/<sub>12</sub>' mit 6" Blattfläche bewegten sich im Grossen und Ganzen zwischen 145 und 155 Kop. pr. Stück.

Beim Verkauf nach Grossbritannien gelang es noch im Januar 43/6 pr. load f. a. B. für 40/30/30<sup>0</sup>/<sub>0</sub> mit sofortiger Bezahlung zu erzielen, dann wurde es in den ersten Kriegsmonaten still, bis schliesslich im März ein grösseres Quantum zu etwa 42/9 gegeben wurde. Seitdem sind Preise langsam aber stetig gewichen, sodass sie im Juli bei 41/9 für 40/30/30<sup>0</sup>/<sub>0</sub> waren. Nach einer vorübergehenden Erholung im August, bei

welcher Gelegenheit man 42/— bedingen konnte, kam Memel mit seiner neuen Abkunft in den Markt, und von da ab war in Rigaer Waare kaum etwas zu machen, zumal noch Käufer es ablehnten auf f. a. B. — Bedingungen zu unterhandeln, sofern sie nicht gleichzeitig Schiffsräume an der Hand hatten. Auch bevorzugten sie in dieser Zeit bessere Sortimente wie 60<sup>0</sup>/<sub>0</sub> scharfkant und 40<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 8" Blatt oder 50/50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, so dass 40/30/30<sup>0</sup>/<sub>0</sub> in den Hintergrund gedrängt wurden. Im Spätherbst wurde letzteres Sortiment zu 41/6 f. a. B. geschlossen.

7" Blatt und 6" Blattfläche allein dürften wohl über 40/3 resp. 30/6 pr. load f. a. B. nicht gekommen sein; zum Schluss der Saison waren erstere auf 39/—, letztere auf 28/6 herunter.

Fichtene 9×9" □ 8<sup>11</sup>/<sub>12</sub>' Sleepers hatten nur eine gute Frühsaison. Man bot in England zuerst 33/—, dann im Mai nur 32/— und 31/— pr. load f. a. B. für 70<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 7" Bl. und 30<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 6" Blatt, im Juni 30/— und darunter, und haben Preise sich seitdem nicht erholt. Die ersten Ankäufe im Winter zu 145 Kop. pr. Stück waren noch speculativer Art; dann zahlte man, mehr den ausländischen Preisen entsprechend, nur noch 138 bis 135 Kop., späterhin bloß 128, 125, 115 Kop. und noch weniger. Es ist das überhaupt eine Dimension, die mehr auf Bedarf beim Erbauen neuer Bahnen in den englischen Colonien angewiesen ist, und die bei solchen Gelegenheiten auch gute Preise realisiert.

Auch in fichtenen 6×10" halbquadrat 8<sup>11</sup>/<sub>12</sub>' rheinländischen und englischen Schwellen war der Geschäftsgang ein schleppender. Die Lieferungen für die deutsche Bahnen wurden zu billigen Sätzen übernommen und den dortigen Unternehmern gelang es die Preise auf ein Niveau herunterzubringen, bei dem es auch den Engländern wieder lohnend erschien als Käufer aufzutreten. Der grösste Theil des Geschäfts nach Deutschland wurde zu cif-Bedingungen gemacht, die für das Gros etwa 228 bis 227 Pfg. pr. Stück f. a. B. ergaben, wobei man als höchsten Preis 233 Pfg. und als niedrigsten etwas unter 225 Pfennig annehmen kann. Hier am Platz wurde das Meiste zu 195 bis 190 K. pr. Paar aus dem Markt genommen. Einzelne sollen wohl auch 198 Kop. bedungen haben; wer aber im Spätsommer herankam, musste sich mit billigeren Preisen begnügen. Die Zufuhr von diesen Dimensionen ist etwas grösser gewesen als im Jahr vorher.

Fichtene 10×5" und 9×4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>" 8<sup>11</sup>/<sub>12</sub>' behauene halbe Sleepers spielen kaum eine Rolle mehr seitdem der Bedarf an kleinem Holz für die russischen Bahngeleise so gross geworden. Man bezahlte hier 150 bis 140 Kop. resp. 125 bis 115 Kop. pr. Paar, und dürfte im Auslande wohl kaum mehr als 30/— pr. load f. a. B. zu bedingen gewesen sein.

Grähnene 10×10" □ 8<sup>11</sup>/<sub>12</sub>' Sleepers passen sich gewöhnlich dem Gange des Weissholzmarktes an. Der Exportpreis variierte zwischen



28/6 und 30/— pr. load f. a. B., und bezahlte man hier zwischen 145 und 155 Kop. pr. Stück.

Unser grösster Concurrenzhafen Memel hat im Berichtsjahr 648,000 Sleepers gegen 792,000 in 1903 verschifft. Der Ausfall von ca. 150,000 Stück dürfte zum Theil darauf zurückzuführen sein, dass ein belangreiches Quantum den Hafen vor Eintritt des Winters nicht mehr erreicht hat und unterwegs eingefroren ist.

Von gesägten Hölzern wurden nach Stückzahl verschifft:

|        | über 3 Zoll | 3 Zoll    | unter 3 Zoll | Zusammen   |
|--------|-------------|-----------|--------------|------------|
| 1900 : | 9,850       | 6,136,262 | 10,505,232   | 16,651,344 |
| 1901 : | 11,460      | 4,726,122 | 8,458,734    | 13,196,316 |
| 1902 : | 16,984      | 6,129,304 | 11,357,689   | 17,503,977 |
| 1903 : | 16,770      | 6,073,138 | 13,678,722   | 19,768,630 |
| 1904 : | 6,541       | 5,564,461 | 13,646,833   | 19,217,835 |

Das Geschäft in Erzeugnissen unserer Sägemühlen, als wichtigster Zweig des Rigaer Holzhandels, hatte natürlich besonders unter dem Einfluss der im Eingang dieses Berichts erwähnten ungünstigen Factoren zu leiden. Zwar gewährten zur Zeit der vorigen Jahreswende die Lage des Marktes und die bereits erfolgten Abschlüsse einen hoffnungsvolleren Ausblick in die Zukunft, doch veränderte sich dieses Bild mit einem Schlage bei Ausbruch des Krieges; es folgte eine fast gänzliche Stille, die dann durch einen schleppenden Verlauf des Geschäfts bei weichenden Preisen abgelöst wurde. Die dabei zu Tage getretenen beharrlichen Bemühungen der hiesigen leitenden Häuser die Preise zu halten, mussten sich an dem Zwange der Verhältnisse brechen, und bei vorgeschrittener Saison stellte sich leider heraus, dass diejenigen besser gemacht hatten, die zuerst abgegeben haben. — Ausnehmend schwer hatten es Ablader der in nicht unbedeutender Quantität von Riga gehenden billigen grähen Waare, die starke Concurrenten in dem rumänischen und transsylvanischen Weissholz und noch mehr in dem im Sommer in schwimmenden Ladungen auf den englischen Markt geworfenen amerikanischen spruce fand. Auch in diesem Jahre standen die schmalen Dimensionen im Vordergrund des Interesses, und 3×9" und breitere Planken dürften das verlorene Terrain erst wiedergewinnen, wenn der südafrikanische Markt seine Aufnahmefähigkeit auf die frühere Höhe gebracht hat. Ueber das Geschäft mit Deutschland hatten Ablader sich vielleicht am wenigsten zu beklagen und überhaupt wurde gegen Schluss der Saison die Kauflust überall ein wenig reger.

Die Zufuhr von runden Sägebalken war im verflossenen Jahr recht bedeutend, und fanden Inhaber es schwer, bei fallenden Preisen ihre Waare an den Mann zu bringen. In besonderem Masse litt unter der Entwerthung das in Massen herangebrachte dünne Material von fraglicher Qualität, und diese Parthien, als unrentabel von den gegen

Baarzahlung und preiswürdig zu kaufen gewohnten Mühlenbesitzern zurückgewiesen, konnten von den Eignern nur durch Gewährung langer Credite schliesslich abgesetzt werden, wenn diese es nicht vorzogen, das Material für eigene Rechnung aufschneiden zu lassen. Auf jeden Fall hat das abgelaufene Jahr den Balkeneignern grosse Verluste gebracht.

Die im Innern des Landes verstreut liegenden Sägemühlen hatten in Folge der schwierigen Beschaffung von Waggons nur etwa 75% des vorjährigen Quantums nach Riga eingesandt. Die Qualität dieser Waare soll auch nicht mehr ganz auf der früheren Höhe stehen.

Die Exportpreise nach dem Auslande stellten sich ungefähr wie folgt:

|                                       |           |          |     |          |
|---------------------------------------|-----------|----------|-----|----------|
| Grähnene 3×11" Planken                | 2. Sorte  | £ 7.10/— | bis | £ 7. 5/— |
| " 3×9" "                              | 2. "      | £ 7.—/—  | "   | £ 6.15/— |
| " 3×8/7" Battens                      | 2. "      | £ 5.15/— | "   | £ 5. 5/— |
| " 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ×7" " | unsortirt | £ 6.—/—  | "   | £ 5.10/— |

pro Standard frei an Bord.

Grähnene 3×9" Planken metrisch gelängt

2. Sorte 25 bis 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> centimes

3 " 22 " 19<sup>1</sup>/<sub>2</sub> "

pro laufenden metrischen Fuss frei an Bord.

|                                              |                 |           |     |           |
|----------------------------------------------|-----------------|-----------|-----|-----------|
| Fichtene 3×9" Planken                        | metr. unsortirt | Fr. 210.— | bis | Fr. 195.— |
| " 3×8" u. 7" Battens                         | " "             | 150.—     | " " | 145.—     |
| " 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ×7" "        | " "             | 175.—     | " " | 165.—     |
| Grähnen. 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ×7" " | " "             | 170.—     | " " | 150.—     |

Grähnene Bretter 1. und 2. Sorte unsortirt:

1×8" etwa M. 170.— bis M. 160.—

1×7" " " 160.— " " 140.—

1×6" " " 155.— " " 135.—

1×5" " " 140.— " " 120.—

pro Standard frei an Bord.

Die vorstehenden Preise verstehen sich für bevorzugte Marken; weniger gute Waare wurde auch billiger gehandelt.

Von Splittholz wurde ausgeführt:

1900: 14,667 Faden

1901: 8,405 "

1902: 8,633 "

1903: 8,288 "

1904: 7,184 "



Der Export dieser Waare hat im Berichtsjahr wieder eine Abnahme erfahren, was vielleicht damit zusammenhängen dürfte, dass das für gutes Splittholz nothwendige Rohmaterial, trotz der diesjährigen reichlichen Anfuhr von Balken, immer schwerer zu beschaffen ist. Liebhaber von dicker Waare sollen sich denn auch mehr den nördlicheren Häfen zuwenden — Im Frühling und im ersten Theil des Sommers herrschte gute Frage bei Rbl. 7.50 pro Fadenfuss bis zum Schiff, dann flaute sie ab und gingen Preise bis auf Rbl. 6.25 zurück. Ein im Herbst einsetzen-der lebhafter Begehr brachte den Preis wieder bis auf Rbl. 7.50, wobei auch fast alles Splittholz verkauft wurde.

Pit props. Es wurden exportirt:

|       |                 |
|-------|-----------------|
| 1900: | 4,008,184 Stück |
| 1901: | 2,962,636 "     |
| 1902: | 3,062,390 "     |
| 1903: | 3,374,346 "     |
| 1904: | 4,848,258 "     |

Die Preise für diesen Artikel befanden sich im Berichtsjahre in rückläufiger Bewegung. Man zahlte beim Einkauf für

3" diam. 11/12' Durchschn. Rbl. 8.75 bis Rbl. 6.25

3" " 15/16' " " 9.50 " " 7.--

pro 1000 laufende Fuss.

Die hohe Ausfuhrziffer ist einmal darauf zurückzuführen, dass mehr kürzere Props gefragt waren, und dann auch, weil der Export dieser Waare von Windau und Libau sich mehr nach Riga gezogen hat.

Ueber die voraussichtliche Gestaltung des Holzgeschäfts in 1905 etwas zu sagen, dürfte bei den augenblicklichen Verhältnissen schwer fallen. — Es liegen leider keine Gründe vor zur Annahme, dass die Production in den Ausfuhrländern eine Einschränkung erfährt, mit Ausnahme von Russland, wo freilich wegen der grossen letztjährigen Verluste und wegen des bis zum Aeussersten beschränkten Credits ein wesentlich geringer Holzeinschlag zu erwarten ist. Auf der anderen Seite liegt das Geschäft in den Verbrauchsländern nach wie vor darnieder. Nur Deutschland bildet eine Ausnahme, indem die dortigen Consumverhältnisse als gesund bezeichnet werden können. Die Anzeichen einer beginnenden Besserung, die man auch anderweitig in letzter Zeit hier und da bemerken glaubte, haben sich als vorübergehende locale Erscheinungen erwiesen, die auf die Gesamtlage ohne Einfluss gewesen sind. Die vorhandenen Läger in den meisten importirenden Ländern, und zumal in Grossbritannien, erreichen nicht die Höhe der letzten Jahre. — Und schliesslich bleibt der Krieg in Ostasien zu berücksichtigen, der während seiner Fortdauer immer noch Verhältnisse schaffen kann, die alle Berechnungen und Hoffnungen über den Haufen werfen.

## II. Der Import.

Der durch den Krieg hervorgerufenen allgemeinen wirthschaftlichen Depression, sowie im speciellen der schwierigen Lage der Industrie, die wir in der Einleitung zu dem vorliegenden Bericht ausführlich besprochen haben, ist es hauptsächlich zuzuschreiben, dass unser Importhandel, der zum überwiegenden Theile aus Rohstoffen und Halbfabrikaten besteht, eine starke Einschränkung erfahren hat.

Der Werth unserer Einfuhr zur See hat seit dem Jahre 1866 betragen :

|             |                                        |                       |
|-------------|----------------------------------------|-----------------------|
| 1866—1870 : | 14,419,305                             | Rbl. durchschnittlich |
| 1871—1875 : | 22,537,505                             | „ „                   |
| 1876—1880 : | 32,609,535                             | „ „                   |
| 1881—1885 : | 27,442,544                             | „ „                   |
| 1886—1890 : | 21,139,758                             | „ „                   |
| 1891 :      | 18,830,838 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | „                     |
| 1892 :      | 20,698,639                             | „                     |
| 1893 :      | 26,384,634 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | „                     |
| 1894 :      | 33,066,954                             | „                     |
| 1895 :      | 30,747,310 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „                     |
| 1891—1895 : | 25,945,677                             | „ durchschnittlich    |
| 1896 :      | 42,081,397                             | „                     |
| 1897 :      | 43,578,327                             | „                     |
| 1898 :      | 58,481,526 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | „                     |
| 1899 :      | 63,355,661                             | „                     |
| 1900 :      | 58,599,935                             | „                     |
| 1896—1900 : | 53,219,369                             | „ durchschnittlich    |
| 1901 :      | 55,300,368                             | „                     |
| 1902 :      | 73,811,061                             | „                     |
| 1903 :      | 105,843,912                            | „                     |
| 1904 :      | 62,184,874                             | „                     |

Ferner gelangten im Berichtsjahre noch über die Landgrenze nach Riga Waaren im Werthe von 1,974,501 Rbl. gegen 2,564,908 Rbl. im Jahre 1903, 2,185,515 Rbl. im Jahre 1902, 2,189,163 Rbl. im Jahre 1901, 2,258,747 Rbl. im Jahre 1900, 1,907,127<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Rbl. im Jahre 1899, 1,205,692 Rbl. im Jahre 1898 und 1,150,000 Rbl. im Jahre 1897. Die nach Riga aus Finland bezogenen Waaren repräsentirten im Jahre 1904 einen Werth von 277,308 Rbl. gegen 296,072 Rbl. im Jahre 1903, 436,638 Rbl. im Jahre 1902, 481,699 Rbl. im Jahre 1901, 698,989 Rbl. im Jahre 1900, 764,991 Rbl. im Jahre 1899, 623,174 Rbl. im Jahre 1898 und 55,000 Rbl. im Jahre 1897.

Was die in vorstehender Tabelle angeführte Werthziffer unseres letztjährigen Einfuhrhandels betrifft, so steht sie nur hinter derjenigen der Jahre 1903 und 1902 erheblich zurück, wobei bemerkt werden



muss, dass die auf das Jahr 1904 bezügliche Ziffer nur eine vorläufige ist, während für die Jahre 1903 und 1902, sowie alle anderen Vorjahre die endgiltigen Daten eingestellt sind. Nach der definitiven Ermittlung der Werthe, die erfahrungsgemäss weit höhere Ziffern ergibt als die vorläufige, dürfte sich für das Berichtsjahr ein günstigeres Resultat als das oben angegebene herausstellen, das jedoch auch dann noch lange nicht das Ergebniss des Jahres 1903 erreichen dürfte.

Vom Totalwerth der nach Riga eingeführten Waaren entfielen auf die hauptsächlichsten Herkunftsländer in den Jahrfünften resp. Jahren:

|             | auf<br>Grossbritannien<br>0/0 | auf<br>Deutschland<br>0/0 | auf<br>Belgien<br>0/0 |            |
|-------------|-------------------------------|---------------------------|-----------------------|------------|
| 1866—1870 : | 58,0                          | 18,8                      | 4,8                   | durchschn. |
| 1871—1875 : | 47,8                          | 24,3                      | 4,3                   | "          |
| 1876—1880 : | 43,1                          | 28,7                      | 8,3                   | "          |
| 1881—1885 : | 46,0                          | 28,8                      | 5,8                   | "          |
| 1886—1890 : | 41,2                          | 30,3                      | 7,4                   | "          |
| 1891 :      | 39,8                          | 31,6                      | 7,3                   |            |
| 1892 :      | 37,2                          | 33,4                      | 8,0                   |            |
| 1893 :      | 45,9                          | 17,6                      | 13,5                  |            |
| 1894 :      | 41,8                          | 27,1                      | 12,2                  |            |
| 1895 :      | 37,3                          | 32,4                      | 14,7                  |            |
| 1891—1895 : | 40,6                          | 28,1                      | 11,7                  | durchschn. |
| 1896 :      | 37,5                          | 35,6                      | 14,7                  |            |
| 1897 :      | 33,0                          | 35,8                      | 18,8                  |            |
| 1898 :      | 37,8                          | 33,1                      | 13,5                  |            |
| 1899 :      | 39,8                          | 37,6                      | 10,9                  |            |
| 1900 :      | 48,7                          | 32,6                      | 6,4                   |            |
| 1896—1900 : | 39,8                          | 34,9                      | 12,4                  | durchschn. |
| 1901 :      | 41,9                          | 38,8                      | 4,9                   |            |
| 1902 :      | 55,7                          | 27,9                      | 4,8                   |            |
| 1903*):     | 55,7                          | 28,8                      | 2,8                   |            |

Unser seit jeher bedeutendster Waarenlieferant Grossbritannien hat in den zwei letzten Jahren Deutschland gegenüber einen grossen Vorsprung gewonnen, während letzteres noch in den Jahren 1896—1901 nur um ein geringes hinter dem Vereinigten Königreich zurückblieb. Selbst wenn man berücksichtigt, dass das Gros der angeblich aus Holland, sowie ein Theil der aus Belgien importirten Waarenmengen thatsächlich aus Deutschland stammen, so gestaltet sich das Gesammtergebniss der beiden jüngst verflossenen Jahre für Deutschland im Vergleich mit Grossbritannien noch immer sehr ungünstig.

\*) Für das Jahr 1904 konnten bei Abfassung dieses Berichts noch keine zuverlässigen Daten über die Verkehrsrichtung unsere Einfuhrhandels beschafft werden.

Der Antheil Grossbritanniens an unserem Bezuge ausländischer Waaren war im Berichtsjahre ebenso gross wie im Jahre 1902, während Deutschlands Antheil um 0,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gewachsen und derjenige Belgiens um 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gefallen ist. Die genannten Staaten lieferten uns im Jahre 1903 87,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> unseres Bedarfs an ausländischen Waaren (1902: 88,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, 1901: 85,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, 1900: 87,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), sodass auf alle anderen Länder nur 12,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> resp. 11,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, 14,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> und 12,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> entfielen.

Der Werth unserer Einfuhr betrug in Rubeln:\*)

|                  |            | aus<br>Deutschland<br>Rbl.             | aus<br>Grossbritannien<br>Rbl.         | aus<br>Belgien<br>Rbl.                |
|------------------|------------|----------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------|
| durchschnittlich | 1876—1880: | 9,350,904                              | 14,038,931                             | 2,703,635                             |
| "                | 1881—1885: | 7,908,456                              | 12,624,361                             | 1,588,905                             |
| "                | 1886—1890: | 6,410,554                              | 8,704,067                              | 1,576,043                             |
|                  | 1891:      | 5,957,991 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 7,498,452 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>  | 1,370,183 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
|                  | 1892:      | 6,917,658 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 7,703,654 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>  | 1,647,396 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> |
|                  | 1893:      | 4,658,282 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 12,122,147 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 3,577,951 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> |
|                  | 1894:      | 8,984,635 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 13,836,282 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4,037,908 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
|                  | 1895:      | 9,982,841 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 11,476,712 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 4,539,886 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| durchschnittlich | 1891—1895: | 7,300,282                              | 10,527,450                             | 3,034,665                             |
|                  | 1896:      | 14,968,451                             | 15,785,551                             | 6,178,392 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> |
|                  | 1897:      | 15,617,717 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 14,366,862 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 8,173,197 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> |
|                  | 1898:      | 19,332,198 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 22,124,450                             | 7,882,497 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
|                  | 1899:      | 23,832,261 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 25,225,997 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 6,928,942 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> |
|                  | 1900:      | 19,088,424 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 28,538,348                             | 3,734,293 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> |
| durchschnittlich | 1896—1900: | 18,567,950                             | 21,208,242                             | 6,579,465                             |
|                  | 1901:      | 21,438,406 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 23,164,170 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 2,701,340 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
|                  | 1902:      | 20,627,160 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 41,089,790 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 3,525,296 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> |
|                  | 1903:      | 30,508,040                             | 58,948,663 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 2,996,868 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> |

Der Import aus Grossbritannien und Deutschland steht demnach unerreicht da. Grossbritannien lieferte uns im Jahre 1903 für ca. 18 Millionen Rubel und Deutschland für rund 10 Millionen Rubel mehr Waaren als im Jahre 1902. Der Werth der aus den oben angeführten drei Staaten nach Riga gelangten Waaren belief sich im Jahre 1903 auf etwa 92<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Rubel gegen 65<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Millionen Rubel im Jahre 1902, 47<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Millionen Rubel im Jahre 1901, 51<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Millionen Rubel im Jahre 1900, 56 Millionen Rubel im Jahre 1899, 49<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Rubel im Jahre 1898 und 38 Millionen Rubel im Jahre 1897, sodass auf alle anderen Länder im Jahre 1903 nur 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Rubel entfielen gegen 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Rubel im Jahre 1902, 8 Millionen Rubel im Jahre 1901, 7 Millionen Rubel im Jahre 1900, 7<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Millionen Rubel im Jahre 1899, 9 Millionen Rubel im Jahre 1898 und 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Rubel im Jahre 1897.

\*) Für die Verkehrsrichtung unseres Importhandels im Jahre 1904 lagen zur Zeit der Abfassung dieses Berichts noch keine zuverlässigen Angaben vor.



Unter diesen Ländern ragen im Jahre 1903 ganz besonders Dänemark und Holland hervor. Aus diesen beiden Staaten haben wir in diesem Jahre sogar grössere Quantitäten als aus Belgien bezogen, das bis dahin den dritten Platz unter unseren Bezugsquellen einnahm. Bei ersterem dürfte es sich jedoch hauptsächlich nicht um einen Import aus, sondern um einen solchen über Dänemark handeln, wo die Umladung der aus anderen Ländern eingetroffenen Waaren vor sich gegangen ist. Die über die holländischen Häfen nach Riga gelangten Waaren sind vorwiegend deutscher Provenienz. Im Jahre 1903 werthete der Import aus Dänemark  $4\frac{2}{3}$  Millionen Rubel (1902: 1,7 Millionen Rubel), aus Holland  $3\frac{1}{4}$  Millionen Rubel (1902: 2 Millionen Rubel), Amerika 1,8 Millionen Rubel (1902: 1,3 Millionen Rubel), Afrika 1,2 Millionen Rubel (1902 gleichfalls 1,2 Millionen Rubel), Schweden und Norwegen 1,4 Millionen Rubel (1902: 1 Million Rubel), Portugal 660,000 Rubel (1902: 950,000 Rubel), Spanien 21,000 Rubel (1902: 145,000 Rubel) und Frankreich 379,000 Rubel (1902: 69,000 Rubel). Aus den anderen europäischen Ländern sowie Asien und Australien haben wir im Jahre 1903 auf directem Wege keine Waaren bezogen.

Revals Einfuhr zur See hat betragen\*):  
im Durchschnitt der

|                  |                                                   |
|------------------|---------------------------------------------------|
| Jahre 1896—1900: | 11,652,851 Pud im Werthe von 57,675,692 Rbl.      |
| im Jahre 1901:   | 12,552,562    "    "    "    "    43,072,120    " |
| "    "    1902:  | 13,812,013    "    "    "    "    45,372,293    " |
| "    "    1903:  | 15,486,923    "    "    "    "    59,595,815    " |

Libaus Einfuhr repräsentirte nach den vom dortigen Börsen-Comité veröffentlichten Daten seit dem Jahre 1895 folgende Werthe:

|       |                 |
|-------|-----------------|
| 1895: | 13,961,418 Rbl. |
| 1896: | 17,211,339    " |
| 1897: | 17,568,458    " |
| 1898: | 17,455,157    " |
| 1899: | 18,708,970    " |
| 1900: | 24,923,559    " |
| 1901: | 18,190,704    " |
| 1902: | 17,530,723    " |
| 1903: | 16,526,816    " |
| 1904: | 16,881,749    " |

Der Import der beiden letzten Jahre hat sich demnach fast unverändert auf der gleichen Höhe gehalten. Ueberhaupt weisen die Einfuhrziffern dieses Hafens nur geringe Schwankungen auf.

Windaus Einfuhrhandel hat erst seit dem Jahre 1903 eine Bedeutung erlangt, er werthete: 1903 — 7,053,537 Rubel und 1904 — 7,193,714 Rubel.

\*) Die Daten für das Jahr 1904 lagen bei Abfassung dieses Berichts noch nicht vor.

Der Werth des Imports nach Russland über die europäische Grenze (excl. Finland und die Schwarzmeergrenze des Kaukasus) belief sich nach Angabe unseres Zolldepartements seit dem Jahre 1896 auf:

|            |                  |                    |
|------------|------------------|--------------------|
| 1896:      | 502,784,154 Rbl. |                    |
| 1897:      | 480,764,637      | „                  |
| 1898:      | 530,312,169      | „                  |
| 1899:      | 562,718,090      | „                  |
| 1900:      | 536,756,880      | „                  |
| 1896—1900: | 522,667,186      | „ durchschnittlich |
| 1901:      | 496,913,117      | „                  |
| 1902:      | 493,098,129      | „                  |
| 1903:      | 564,714,000      | „                  |
| 1904:      | 543,556,000      | „                  |

Diese Ziffern gliederten sich nach den vier wichtigsten Hauptwaarenkategorien folgendermassen:

|                    | 1896        | 1897        | 1898        | 1899        |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Lebensmittel . .   | 67,080,226  | 61,651,974  | 67,477,792  | 70,753,980  |
| Rohe u. halbbearb. |             |             |             |             |
| Materialien . .    | 289,701,572 | 280,409,653 | 291,459,456 | 289,886,954 |
| Thiere . . . .     | 1,321,108   | 858,387     | 1,038,825   | 1,384,485   |
| Fabrikate . . .    | 144,681,248 | 137,844,623 | 170,336,096 | 200,692,671 |
| Total .            | 502,784,154 | 480,764,637 | 530,312,169 | 562,718,090 |

|                    | 1900        | 1901        | 1902        | 1903        |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Lebensmittel . .   | 77,083,239  | 82,404,198  | 79,610,343  | 84,371,000  |
| Rohe u. halbbearb. |             |             |             |             |
| Materialien . .    | 293,881,063 | 273,567,948 | 282,764,922 | 330,306,000 |
| Thiere . . . .     | 683,200     | 905,522     | 871,234     | 1,010,000   |
| Fabrikate . . .    | 165,109,378 | 140,035,449 | 129,851,630 | 149,027,000 |
| Total .            | 536,756,880 | 496,913,117 | 493,098,129 | 564,714,000 |

|                                 | 1904        |
|---------------------------------|-------------|
| Lebensmittel . . . . .          | 88,762,000  |
| Rohe und halbbearb. Materialien | 319,444,000 |
| Thiere . . . . .                | 955,000     |
| Fabrikate . . . . .             | 134,395,000 |

Total 543,556,000

Der Werth des Waarenimports stellte sich im jüngst verflossenen Jahre um über 21 Millionen Rubel oder 3,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> niedriger als im Jahre 1904, das übrigens als das bisher günstigste anzusehen ist.

Von den einzelnen Waarengruppen hat nur die der „Lebensmittel“ eine Steigerung erfahren, die dem Jahre 1903 gegenüber fast 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Rubel oder 5,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> betrug, während alle anderen Gruppen



eine Minderung aufweisen. Der Werth der importirten „Rohen und halbbearbeiteten Materialien“ hat sich nämlich um fast 11 Millionen Rubel oder 3,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> und der der „Fabrikate“ um 14,6 Millionen Rubel oder 10,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> verringert. Bei dem Werth der übrigens unbedeutenden Gruppe der „Thiere“ ist eine Abnahme von 55,000 Rubeln oder 5,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> zu vermerken.

Wir gehen nunmehr zur Betrachtung der einzelnen wichtigsten Importartikel über:

Der Steinkohlenimport Rigas sowie der anderen baltischen Häfen hat betragen:

|            | Riga                                   | St. Petersburg | Reval       | Libau      |
|------------|----------------------------------------|----------------|-------------|------------|
| 1891—1895: | 11,573,964                             | 69,138,410     | 2,673,133   | 4,407,980  |
| 1896:      | 15,951,791                             | 75,808,666     | 1,880,145   | 5,829,814  |
| 1897:      | 16,696,439 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 77,101,920     | 2,424,365   | 6,243,745  |
| 1898:      | 19,513,003 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 91,054,867     | 3,013,994   | 6,655,704  |
| 1899:      | 31,009,401                             | 117,280,031    | 6,289,765   | 11,331,068 |
| 1900:      | 31,826,204                             | 99,844,522     | 6,568,087   | 17,918,935 |
| 1896—1900: | 22,999,368                             | 92,218,001     | 4,035,271   | 9,595,853  |
| 1901:      | 22,920,250                             | 87,035,891     | 5,603,822   | 9,101,628  |
| 1902:      | 24,364,967                             | 91,016,163     | 6,476,100   | 7,237,917  |
| 1903:      | 26,994,149                             | 91,027,000     | 6,735,929   | 7,873,514  |
| 1904:      | 28,117,388                             | 95,321,000     | 6,480,000*) | 7,750,087  |

Der im Berichtsjahre im Vergleich mit dem Jahre 1903 bemerkbare Mehrimport Rigas (über 1 Million Pud) dürfte schwerlich vom Consum aufgenommen worden sein, sondern sich zum Schluss des Jahres durch allzureichliche Lagerbestände unangenehm fühlbar gemacht haben. Hervorgerufen sind die reichlichen Kaufordres unzweifelhaft durch den Krieg, da fast jede Fabrik „für alle Fälle“ reichlich gedeckt sein wollte. Schwerlich hat aber der wirkliche Consum selbst nur so viel wie im Jahre 1903 erfordert, eine Voraussetzung, die ja wohl noch durch die Importziffern des Jahres 1905 ihre Bestätigung finden wird, die inzwischen aber wohl in Folge der zahlreich vorgekommenen und recht bedeutenden „Schiebungen“, d. h. Prolongationen der Abnahmeverpflichtungen von 1904 auf 1905 gerechtfertigt erscheint.

Die Kohlenpreise (für ganze Ladungen verzollt im Schiff) stellten sich während des ganzen Jahres 1904, abgesehen von ganz geringfügigen Schwankungen, auf 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kop. pro Pud.

Ausser den oben genannten vier Ostseeplätzen kommen beim Import von Steinkohlen noch P e r n a u und W i n d a u in Betracht, deren Bezüge in den letzten 4 Jahren folgende Quantitäten umfasste:

\*) Nach Angabe des Zolldepartements.

|       | Pernau    | Windau  |
|-------|-----------|---------|
| 1901: | 2,307,652 | 286,305 |
| 1902: | 2,597,846 | 339,475 |
| 1903: | 4,731,000 | 483,796 |
| 1904: | 4,186,000 | 486,613 |

Eine Zunahme in der Einfuhr ist im Berichtsjahre ausser bei Riga nur noch bei St. Petersburg zu vermerken, während der Bezug fast aller übrigen Ostseeplätze sich ungefähr auf der Höhe des Vorjahres behauptet hat.

Von der russischen Totaleinfuhr entfielen auf die einzelnen baltischen Häfen:

|                              | 1901<br>0/0 | 1902<br>0/0 | 1903<br>0/0 | 1904<br>0/0 |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Riga . . . . .               | 11,9        | 13,9        | 14,9        | 14,6        |
| St. Petersburg mit Kronstadt | 45,2        | 51,8        | 50,2        | 49,4        |
| Reval mit Baltischport . .   | 2,9         | 3,7         | 3,7         | 3,4         |
| Pernau . . . . .             | 1,2         | 1,5         | 2,6         | 2,2         |
| Windau . . . . .             | 0,2         | 0,2         | 0,3         | 0,2         |
| Libau . . . . .              | 4,7         | 4,1         | 4,3         | 4,0         |
| Total . .                    | 66,1        | 75,2        | 76,0        | 73,8        |

Etwa drei Viertel der nach Russland gelangenden Steinkohlenmengen haben demnach in den letzten drei Jahren ihren Weg über die baltischen Häfen genommen. Unter diesen ragt St. Petersburg, das die Hälfte des Importquantums für sich beansprucht, ganz besonders hervor. Den zweiten Platz nimmt Riga ein, den dritten Libau, den vierten Reval, den fünften Pernau und den sechsten Windau.

Die von den Ostseeplätzen bezogenen Steinkohlen stammen zum weit überwiegenden Theil aus Grossbritannien, während über die westliche Landgrenze ausschliesslich schlesische Kohlen eingeführt wurden.

Der Import über die Landgrenze umfasste:

|       |                |
|-------|----------------|
| 1901: | 52,518,138 Pud |
| 1902: | 36,354,635 "   |
| 1903: | 34,479,000 "   |
| 1904: | 32,915,000 "   |

davon gingen über Ssosnowice allein:

|       |                        |     |                             |                      |
|-------|------------------------|-----|-----------------------------|----------------------|
| 1901: | 46,809,209 Pud oder in | 0/0 | von der russ. Gesamteinfuhr | 24,3 <sup>0</sup> /0 |
| 1902: | 31,264,231 "           | 0/0 | " " "                       | 17,8 <sup>0</sup> /0 |
| 1903: | 32,409,000 "           | 0/0 | " " "                       | 17,9 <sup>0</sup> /0 |
| 1904: | 30,913,000 "           | 0/0 | " " "                       | 16,0 <sup>0</sup> /0 |

Ueber alle übrigen Zollämter gingen im Jahre 1904 17,619,912 Pud oder 9,1 0/0 des russischen Imports gegen 8,868,612 Pud (4,9 0/0) im Jahre 1903, 7,208,370 Pud (4,1 0/0) im Jahre 1902 und 12,719,980 Pud (6,6 0/0) im Jahre 1901.



Unter diesen Zollämtern ist das Odessaer Zollamt zu nennen, über das folgende Quantitäten eingeführt wurden:

|        | Pud       | <sup>0</sup> / <sub>0</sub> des russ.<br>Gesamtimports |
|--------|-----------|--------------------------------------------------------|
| 1901 : | 6,343,872 | 3,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>                        |
| 1902 : | 1,116,257 | 0,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>                        |
| 1903 : | 1,522,000 | 0,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>                        |
| 1904 : | 1,097,000 | 0,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>                        |

Der russische Steinkohlen- und Coaksimport über die europäische Grenze (excl. Finland) umfasste nach den Ausweisen unseres Zolldepartements:

|             | Steinkohlen<br>Pud | Coaks<br>Pud |            |
|-------------|--------------------|--------------|------------|
| 1896 :      | 120,826,110        | 22,217,309   |            |
| 1897 :      | 129,473,479        | 24,392,154   |            |
| 1898 :      | 154,402,001        | 27,939,960   |            |
| 1899 :      | 237,892,748        | 35,014,508   |            |
| 1900 :      | 239,821,262        | 33,873,847   |            |
| 1896—1900 : | 176,483,120        | 28,687,555   | durchschn. |
| 1901 :      | 192,493,666        | 31,060,941   |            |
| 1902 :      | 175,595,473        | 26,923,799   |            |
| 1903 :      | 181,193,000        | 30,168,000   |            |
| 1904 :      | 192,876,000        | 35,606,000   |            |

Davon kamen aus:

|             | Grossbritannien    |              | Deutschland        |              |
|-------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|
|             | Steinkohlen<br>Pud | Coaks<br>Pud | Steinkohlen<br>Pud | Coaks<br>Pud |
| 1896—1900 : | 130,574,549        | 5,312,963    | 39,503,207         | 13,542,522   |
| 1901 :      | 134,282,979        | 3,338,990    | 55,427,704         | 12,074,223   |
| 1902 :      | 131,221,688        | 3,247,106    | 39,641,448         | 12,127,506   |
| 1903 :      | 114,484,000        | 3,036,000    | 41,810,000         | 9,979,000    |
| 1904 :      | 150,368,000        | 3,994,000    | 38,526,000         | 10,264,000   |

Im Steinkohlenhandel dominirt demnach Grossbritannien, während für Coaks Deutschland wichtiger ist. Der grösste Theil der nach Russland gelangenden Coaksmengen stammt aus Oesterreich-Ungarn, von wo im Jahre 1904 18,152,000 Pud bezogen wurden gegen 14,436,000 Pud im Jahre 1903, 11,547,179 Pud im Jahre 1902, 15,598,785 Pud im Jahre 1901 und 9,427,326 Pud durchschnittlich im Quinquennium 1896—1900.

Im verflossenen Jahre ist wiederum seitens der Regierung die viel erörterte Frage der Verdrängung der ausländischen Kohle aus dem Nordwestgebiet, zwecks weiterer Verbreitung des inländischen Products aufs Tapet gebracht und ernsthaft in Erwägung gezogen worden. Wir haben schon in unseren früheren Berichten auf die der Verwirklichung

einer solchen Massnahme entgegenstehenden, fast unüberwindlichen Schwierigkeiten hingewiesen, die namentlich darin bestehen, dass eine wesentliche Verbilligung des einheimischen Products, ohne die eine Verwendung desselben im baltischen Industrierayon ausgeschlossen erscheint, infolge der grossen Entfernung der Productionsgebiete nur sehr schwer herbeigeführt werden kann. Eine solche Preissermässigung könnte nur durch eine starke Herabsetzung der Tarife ermöglicht werden, wovon jedoch keine Rede sein kann, da der gegenwärtige Tarif bereits zu den niedrigsten in Russland angewandten Tarifen gehört und fast an den Selbstkostenpreis der Eisenbahnen heranreicht.

Dazu kommt noch, dass die Verdrängung der ausländischen Kohle auf den gesammten Handel und die Schifffahrt Rigas und der meisten anderen baltischen Häfen einen direct schädigenden Einfluss ausüben würde (Verringerung der eingehenden Hafenabgaben, wodurch der Ausbau der Häfen beeinträchtigt werden würde, ferner wesentliche Steigerung der Schiffsfrachten für Exportwaaren). Endlich muss hier noch die überaus mangelhafte Transport- und Durchlassfähigkeit der Eisenbahnen in Betracht gezogen werden, die schon jetzt nicht im Stande sind, die ihnen zum Transport übergebenen Frachten pünktlich an ihre resp. Bestimmungsorte zuzustellen, was namentlich die üblichen Stockungen im Getreideverkehr beweisen. Diese überaus schädlich wirkenden Calamitäten würden dann noch zunehmen.

Rigas und der anderen baltischen Häfen Coaksimport umfasste:

|            | Riga<br>Pud              | St. Petersburg<br>mit Kronstadt<br>Pud | Reval mit<br>Baltischport<br>Pud | Libau<br>Pud | Zusammen<br>Pud          |
|------------|--------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|--------------|--------------------------|
| 1891—1895: | 551,801                  | 4,140,443                              | 53,375                           | 136,912      | 4,882,531                |
| 1896:      | 990,035 <sup>1/2</sup>   | 5,954,368                              | 63,812                           | 192,485      | 7,200,700 <sup>1/2</sup> |
| 1897:      | 956,296 <sup>1/2</sup>   | 7,111,746                              | 56,325                           | 205,142      | 8,329,509 <sup>1/2</sup> |
| 1898:      | 1,310,603                | 6,639,125                              | 101,203                          | 224,940      | 8,275,871                |
| 1899:      | 1,362,435                | 7,917,845                              | 209,597                          | 136,617      | 9,626,494                |
| 1900:      | 1,343,804                | 7,717,233                              | 251,737                          | 463,818      | 9,776,592                |
| 1896—1900: | 1,192,635                | 7,068,063                              | 136,535                          | 244,600      | 8,641,833                |
| 1901:      | 906,715 <sup>1/2</sup>   | 4,015,155                              | 254,007                          | 238,521      | 5,414,398 <sup>1/2</sup> |
| 1902:      | 644,112 <sup>1/2</sup>   | 5,799,653                              | 182,096                          | 230,128      | 6,855,989 <sup>1/2</sup> |
| 1903:      | 1,142,846 <sup>1/2</sup> | 5,146,000                              | 125,670                          | 228,860      | 6,643,376 <sup>1/2</sup> |
| 1904:      | 1,287,352                | 6,322,000                              | 195,000                          | 147,607      | 7,951,959                |

Rigas Bezug von Coaks weist eine Steigerung auf, die jedoch nicht auf einen erhöhten Verbrauch seitens der Industrie zurückzuführen ist. Auch von diesem Artikel dürften grössere Vorräthe auf das neue Jahr herübergenommen worden sein. Die Preise (verzollt im Schiff) stellten sich während des ganzen Jahres auf ca. 21<sup>1/2</sup> Kop. pro Pud.

Eine Zunahme im Import haben ferner St. Petersburg und Reval zu verzeichnen, während Libau seinen Bezug eingeschränkt hat.



An der Einfuhr des russischen Reiches sind die baltischen Häfen nur in bescheidenem Masse theilhaftig und zwar:

|                                      | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 |
|--------------------------------------|------|------|------|------|
|                                      | ‰    | ‰    | ‰    | ‰    |
| Riga mit . . . . .                   | 2,9  | 2,4  | 3,8  | 3,6  |
| St. Petersburg und Kronstadt mit . . | 12,9 | 21,5 | 17,0 | 17,8 |
| Reval und Baltischport mit . . . .   | 0,8  | 0,7  | 0,4  | 0,5  |
| Libau mit . . . . .                  | 0,8  | 0,9  | 0,8  | 0,4  |
| Zusammen .                           | 17,4 | 25,5 | 22,0 | 22,3 |

Auch hier spielt St. Petersburg die erste Rolle, Riga folgt dann in weitem Abstände. Die übrigen Häfen sind fast bedeutungslos.

Mehr als drei Viertel des russischen Imports wird über die Landgrenze (Ssossnowice und Graniza) eingeführt:

|       | Pud        | ‰ vom russischen<br>Totalimport |
|-------|------------|---------------------------------|
| 1901: | 25,528,977 | 82,2 ‰                          |
| 1902: | 19,787,469 | 73,5 ‰                          |
| 1903: | 23,189,000 | 76,9 ‰                          |
| 1904: | 27,193,000 | 76,4 ‰                          |

Diese Coaksmengen stammen theils aus Oesterreich-Ungarn, theils aus Schlesien, während die baltischen Häfen ihren Bedarf zumeist aus Westfalen decken. Grossbritannien liefert uns nur kleine Quantitäten Gas- und Heizcoaks.

Die Ausbeute von Steinkohlen und Anthracit in den einzelnen Productionsgebieten Russlands umfasste nach Angabe des „Westnik Finanzow“ seit dem Jahre 1898 folgende Quantitäten (in 1000 Pud):

|                          | 1898    | 1899    | 1900    | 1901      |
|--------------------------|---------|---------|---------|-----------|
| Südrussland . . . . .    | 461,883 | 562,795 | 691,470 | 694,420   |
| Polen . . . . .          | 249,510 | 242,488 | 250,650 | 258,915   |
| Ural . . . . .           | 23,550  | 22,104  | 22,160  | 30,255    |
| Moscauer Rayon . . . . . | 9,864   | 13,686  | 16,705  | 16,007    |
| Kaukasus . . . . .       | 1,901   | 2,221   | 3,893   | 3,342     |
| Im Europäischen Russland | 746,708 | 843,294 | 984,878 | 1,002,939 |

|                          | 1902    | 1903      | 1904        |
|--------------------------|---------|-----------|-------------|
| Südrussland . . . . .    | 642,140 | 728,090   | ?           |
| Polen . . . . .          | 263,320 | 295,160   | ?           |
| Ural . . . . .           | 33,202  | 30,080    | ?           |
| Moscauer Rayon . . . . . | 12,814  | 13,910    | ?           |
| Kaukasus . . . . .       | 2,036   | 2,210     | ?           |
| Im Europäischen Russland | 953,512 | 1,069,450 | 1,135,000*) |

\*) Diese auf annähernder Schätzung beruhende Ziffer haben wir dem „Allerunterthänigsten Bericht des Finanzministers über das Reichsbudget für das Jahr 1905“ entnommen.

Die Steinkohlenausbeute ist demnach in den letzten Jahren nicht unerheblich gestiegen. Im Jahre 1904 hat sie solche Quantitäten ergeben, die das höchste Mass der jemals vorher erreichten Productivität noch übersteigen.

Ueber die Gewinnung von Steinkohlen in den wichtigsten Productionsländern der Welt stehen uns zur Zeit nur mangelhafte Daten zur Verfügung. Grossbritannien soll im Jahre 1904 rund 230 Millionen Tonnen producirt haben gegen 227 Millionen Tonnen in den Jahren 1903 und 1902. Deutschlands Steinkohlenerzeugung hat nach Angabe des Reichsamts des Innern im Jahre 1904 die Recordziffer von 120,7 Mill. Tonnen erreicht, gegen 116,7 Millionen Tonnen im Jahre 1903 und 107,5 Millionen Tonnen im Jahre 1902. Ueber die Production der Vereinigten Staaten in Nordamerika im Jahre 1904 liegen uns keine Angaben vor. Im Jahre 1903 stellte sich die gesammte Steinkohlenförderung nach der Berechnung des Geologischen Regierungsdepartements auf über 300 Millionen Tonnen.

Rigas Bezug von Gusseisen aus dem Auslande umfasste:

|            |                        |                      |
|------------|------------------------|----------------------|
| 1871—1875: | 231,994                | Pud durchschnittlich |
| 1876—1880: | 2,080,505              | „ „                  |
| 1881—1885: | 3,637,472              | „ „                  |
| 1886—1890: | 1,407,162              | „ „                  |
| 1891:      | 345,543                | „                    |
| 1892:      | 244,911                | „                    |
| 1893:      | 506,073                | „                    |
| 1894:      | 371,247                | „                    |
| 1895:      | 584,125 <sup>1/2</sup> | „                    |
| 1891—1895: | 410,380                | „ durchschnittlich   |
| 1896:      | 473,734 <sup>1/2</sup> | „                    |
| 1897:      | 400,831                | „                    |
| 1898:      | 1,037,528              | „                    |
| 1899:      | 650,404 <sup>1/2</sup> | „                    |
| 1900:      | 185,094 <sup>1/2</sup> | „                    |
| 1896—1900: | 549,519                | „ durchschnittlich   |
| 1901:      | 74,265                 | „                    |
| 1902:      | 45,768                 | „                    |
| 1903:      | 53,899                 | „                    |
| 1904:      | 28,626 <sup>1/2</sup>  | „                    |

Dieser Artikel ist somit neuerdings aus der Reihe unserer wesentlicheren Importwaaren verschwunden. Die kleinen, noch aus dem Auslande zu uns gelangenden Quantitäten bestehen aus Specialmarken (schwedisches Holzkohleneisen für schmiedbaren Guss). Unser Bedarf wird fast völlig von den südrussischen, den polnischen, sowie den Uralwerken gedeckt.



St. Petersburg, Reval und Libau weisen im Berichtsjahre höhere Importziffern als Riga auf. Der Bezug der einzelnen Ostseehäfen gestaltete sich nämlich folgendermassen :

|        | Riga                               | St. Petersburg<br>mit Kronstadt | Reval mit<br>Baltischport | Windau | Libau  | Zusammen                            |
|--------|------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|--------|--------|-------------------------------------|
|        | Pud                                | Pud                             | Pud                       | Pud    | Pud    | Pud                                 |
| 1901 : | 74,265                             | 327,408                         | 43,535                    | —      | 49,016 | 494,224                             |
| 1902 : | 45,768                             | 142,873                         | 35,731                    | —      | 6,582  | 230,954                             |
| 1903 : | 53,899                             | 121,000                         | 21,863                    | 907    | 1,595  | 199,264                             |
| 1904 : | 28,626 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 239,000                         | 70,000*)                  | 183    | 51,381 | 389,190 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |

Die grösste Bedeutung hat demnach St. Petersburg, das unter allen Häfen des Reiches hinsichtlich der Einfuhr dieses Artikels an der Spitze steht. Der verstärkte Import der Residenz im Jahre 1904 erklärt sich aus dem grösseren Bedarf des Kriegs- und Marineministeriums.

Die Gesamteinfuhr dieser vier Ostseeplätze hat allerdings im Berichtsjahre gegenüber den beiden Vorjahren eine verhältnissmässig nicht ganz unbedeutende Zunahme erfahren, was sich jedoch nur als eine vorübergehende Erscheinung erweisen dürfte.

Von noch bescheidenerem Umfang ist der Import über die Südhäfen (Odessa, Mariupol, Noworossiisk, Batum) sowie die Landgrenze und zwar wurden eingeführt:

|        | über die<br>Südhäfen | über die<br>Landgrenze |
|--------|----------------------|------------------------|
| 1901 : | 93,342               | 330,913                |
| 1902 : | 17,488               | 165,918                |
| 1903 : | 23,000               | 103,000                |
| 1904 : | 27,000               | 86,000                 |

Russlands Gusseisenimport aus dem Auslande ist seit dem Jahre 1901 derart zurückgegangen, dass Finland in manchen Jahren eine wichtigere Rolle als Lieferant dieses Artikels spielt als das Ausland.

Es gelangten nämlich nach Russland über die europäische Grenze (incl. Schwarzmeergrenze des Kaukasus) folgende Quantitäten :

|               | aus dem Auslande<br>Pud | aus Finland<br>Pud | Total<br>Pud         |
|---------------|-------------------------|--------------------|----------------------|
| 1896 :        | 4,211,350               | 386,677            | 4,598,027            |
| 1897 :        | 5,056,138               | 945,519            | 6,001,657            |
| 1898 :        | 6,093,859               | 679,430            | 6,773,289            |
| 1899 :        | 7,563,197               | 784,299            | 8,347,496            |
| 1900 :        | 2,576,167               | 588,308            | 3,164,475            |
| 1896 – 1900 : | 5,100,142               | 676,847            | 5,776 989 durchschn. |
| 1901 :        | 959,644                 | 886,975            | 1,846,619            |
| 1902 :        | 458,817                 | 664,980            | 1,123,797            |
| 1903 :        | 342,000                 | 488,000            | 830,000              |
| 1904 :        | 558,000                 | 524,000            | 1,082,000            |

\*) Nach Angabe des Zolldepartements.

Vom russischen Totalimport an Gusseisen kamen in den letzten 4 Jahren :

|        | aus<br>Finland                   | aus dem<br>Auslande              |
|--------|----------------------------------|----------------------------------|
| 1901 : | 48,0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 52,0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| 1902 : | 59,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 40,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| 1903 : | 58,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 41,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| 1904 : | 48,4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 51,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |

Das finländische Eisen stellt ein wohlfeiles Zusatzmaterial dar, während das ausländische Product als Qualitätseisen bezogen wird. Das niedrige Preisniveau für das finländische Eisen ist durch die billigen Seefrachten bedingt.

Russlands Gusseisenproduction in allen Rayons (Ural, Central-Russland, Nord-Russland, Süd-Russland und Polen) hat nach im Jahrbuch unseres Finanzministeriums veröffentlichten Daten betragen :

|             |             |                      |
|-------------|-------------|----------------------|
| 1891—1895 : | 73,123,000  | Pud durchschnittlich |
| 1896—1900 : | 139,008,000 | „ „                  |
| 1901 :      | 175,017,000 | „                    |
| 1902 :      | 156,497,000 | „                    |
| 1903 :      | 149,155,000 | „                    |
| 1904*) :    | 180,000,000 | „                    |

Im Berichtsjahre hat demnach die Production ihren Höhepunkt erreicht, nachdem sich in den Jahren 1902 und 1903 vorübergehend ein starker Rückgang bemerkbar gemacht hatte.

Deutschlands und Luxemburgs Roheisenerzeugung stellte sich nach den Ermittlungen des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrie auf 10,103,941 Tonnen gegen 10,085,634 Tonnen im Jahre 1903. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika producirten nach den vom Secretär des „American Iron and Steel Association“ veröffentlichten Daten, im Jahre 1904—16,5 Millionen Tonnen gegen 18 Millionen Tonnen im Jahre 1903. Englands Production wird von der Firma Bolding & Lowe auf 8 Millionen Tonnen geschätzt, gegen 8,8 Millionen Tonnen im Jahre 1903. Frankreich hat schätzungsweise im Jahre 1904 2,8 Millionen Tonnen, Oesterreich 1,6 Millionen Tonnen und Belgien 1,3 Millionen Tonnen erzeugt.

Rigas und unserer Nachbarhäfen Import von Eisen in Stangen, Platten etc. hat betragen :

---

\*) Diese auf Schätzung beruhende Ziffer haben wir dem Allerunterthänigsten Bericht des Finanzministeriums über das Reichsbudget für das Jahr 1905 entnommen



|            | Riga                                  | St. Petersburg<br>mit<br>Kronstadt | Reval mit<br>Baltisch-<br>port | Pernau | Windau | Libau     |
|------------|---------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------|--------|-----------|
| 1896:      | 1,577,733                             | 1,962,928                          | 310,866                        | 9,069  | —      | 666,890   |
| 1897:      | 2,221,746 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 3,180,400                          | 503,102                        | —      | 27     | 1,081,120 |
| 1898:      | 2,456,566                             | 2,579,862                          | 451,848                        | 11,329 | —      | 1,308,644 |
| 1899:      | 2,088,436                             | 2,129,146                          | 835,539                        | 52,339 | 20     | 1,098,470 |
| 1900:      | 261,177 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 820,541                            | 266,517                        | 3,672  | —      | 408,483   |
| 1896-1900: | 1,721,132                             | 2,134,575                          | 473,574                        | 15,282 | 9      | 912,721   |
| 1901:      | 291,914 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 1,171,502                          | 345,058                        | 3,242  | —      | 316,114   |
| 1902:      | 153,773                               | 832,033                            | 228,769                        | 8,100  | 6,783  | 183,934   |
| 1903:      | 102,115                               | 662,000                            | 118,968                        | ?      | 1,550  | 38,000    |
| 1904:      | 155,909                               | 623,000                            | 236,000*)                      | ?      | 2,430  | 24,161    |

Auch der Import dieses Artikels hat, dank der Entwicklung der einheimischen Production, eine sehr starke Einschränkung erfahren, wenn auch nicht in dem Masse, wie der Gusseisenimport. Noch im Jahrfünft 1896—1900 gingen über die oben angeführten Häfen durchschnittlich 5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Millionen Pud jährlich, während im Jahre 1901 nur 2,1 Millionen Pud, im Jahre 1902 1,4 Millionen Pud, 1903 900,000 Pud und 1904 rund 1 Million Pud importirt wurden. Den bedeutendsten Rückgang weist Rigas Bezug auf, nämlich von 1,7 Millionen Pud im Quinquennium 1896—1900 auf etwa 156,000 Pud im Jahre 1904. Auch die Einfuhr der anderen drei hier namentlich in Betracht kommenden Ostseepplätze, St. Petersburg, Libau und Reval, hat eine sehr wesentliche Einbusse erlitten. Am Gesamtexport Russlands sind die baltischen Häfen noch immer in erheblichem Masse theilhaftig und zwar im Jahre 1904 mit 44,3% gegen 33,9% im Jahre 1903, 39,1% im Jahre 1902 und 41,5% im Jahre 1901.

Von den Südhäfen sind nur Odessa und Batum zu erwähnen, deren Eisenimport sich in den letzten 4 Jahren folgendermassen gestaltet hat:

|       | Odessa<br>Pud | Batum<br>Pud |
|-------|---------------|--------------|
| 1901: | 850,552       | 105,092      |
| 1902: | 753,903       | 81,341       |
| 1903: | 733,000       | 41,000       |
| 1904: | 531,000       | 26,000       |

Von den gesammten nach Russland gelangenden Eisenquantitäten gingen über die Südhäfen im Jahre 1904 23,7% gegen 28,5% im Jahre 1903, 23,2% im Jahre 1902 und 18,7% im Jahre 1901.

\*) Nach Angabe des Zolldepartements.

Der Import per Eisenbahn über unsere westliche Landgrenze gestaltete sich folgendermassen:

|       | Pud       | 0/0 vom russ. Totalimport |
|-------|-----------|---------------------------|
| 1901: | 1,774,742 | 34 6                      |
| 1902: | 1,078,255 | 29,8                      |
| 1903: | 659,000   | 24,2                      |
| 1904: | 418,000   | 17,8                      |

Es ist hier demnach eine ganz beträchtliche Abnahme zu vermerken

Die über die europäische Grenze Russlands (excl. Finland) gelangten Quantitäten Eisen in Stangen, Stäben, Platten etc. umfasste nach den officiellen Ausweisen:

|            |            |     |                  |
|------------|------------|-----|------------------|
| 1896:      | 15,893,704 | Pud |                  |
| 1897:      | 18,194,672 | „   |                  |
| 1898:      | 18,635,108 | „   |                  |
| 1899:      | 15,526,923 | „   |                  |
| 1900:      | 5,429,278  | „   |                  |
| 1896 1900: | 14,735,937 | „   | durchschnittlich |
| 1901:      | 5,126,428  | „   |                  |
| 1902:      | 3,614,538  | „   |                  |
| 1903:      | 2,718,000  | „   |                  |
| 1904:      | 2,352,000  | „   |                  |

Davon entfielen auf die einzelnen Sorten:

|            | Eisen in Stäben,<br>Sorten etc. | Eisen in Blättern<br>bis № 25 nach<br>Birmingh. Caliber | Eisen in Blättern<br>über № 25 nach<br>Birmingh. Caliber |
|------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
|            | Pud                             | Pud                                                     | Pud                                                      |
| 1896:      | 7,796,495                       | 7,012,339                                               | 1,084,870                                                |
| 1897:      | 9,268,658                       | 7,517,195                                               | 1,408,819                                                |
| 1898:      | 9,560,149                       | 7,428,674                                               | 1,646,285                                                |
| 1899:      | 7,675,562                       | 6,093,886                                               | 1,757,475                                                |
| 1900:      | 2,437,639                       | 1,627,034                                               | 1,364,605                                                |
| 1896—1900: | 7,347,701                       | 5,935,826                                               | 1,452,410                                                |
| 1901:      | 2,038,357                       | 1,589,392                                               | 1,498,679                                                |
| 1902:      | 1,035,893                       | 1,046,621                                               | 1,532,024                                                |
| 1903:      | 635,000                         | 740,000                                                 | 1,343,000                                                |
| 1904:      | 589,000                         | 580,000                                                 | 1,183,000                                                |

Aus obigen Tabellen geht zur Evidenz hervor, dass der Bezug dieser Artikel aus dem Auslande auf den Aussterbeetat gesetzt ist. Nennenswerth ist heutzutage nur noch der Import von Eisen in Blättern über Nr. 25 nach Birminghamer Caliber, d. h. also von sehr feinen Blechen, die in Russland bislang noch nicht in befriedigender Qualität resp. nicht in ausreichendem Masse hergestellt werden.

Als wichtigster Lieferant für diesen Artikel figurirt Deutschland.



Der Stahlimport Rigas und der anderen baltischen Häfen hat betragen:

|             | Riga                     | St. Petersburg<br>mit Kronstadt | Reval mit<br>Baltischport | Pernau | Windau | Libau   |
|-------------|--------------------------|---------------------------------|---------------------------|--------|--------|---------|
| 1896 :      | 1,090,363                | 1,419,201                       | 127,991                   | —      | —      | 24,150  |
| 1897 :      | 1,107,254                | 1,563,154                       | 111,716                   | —      | —      | 26,655  |
| 1898 :      | 1,213,791 <sup>1/2</sup> | 1,181,178                       | 85,938                    | —      | —      | 11,246  |
| 1899 :      | 929,577                  | 713,892                         | 34,452                    | —      | —      | 8,258   |
| 1900 :      | 352,262                  | 218,491                         | 31,716                    | 101    | —      | 4,000   |
| 1896—1900 : | 938,649                  | 1,019,183                       | 78,363                    | 20     | —      | 14,862  |
| 1901 :      | 315,437 <sup>1/2</sup>   | 178,631                         | 38,673                    | 19     | —      | 10,118  |
| 1902 :      | 245,396                  | 139,081                         | 37,284                    | 264    | 4,464  | 59,892  |
| 1903 :      | 219,083 <sup>1/2</sup>   | 152,000                         | 38,385                    | ?      | 22,496 | 87,254  |
| 1904 :      | 274,755 <sup>1/2</sup>   | 138,000                         | 59,000*)                  | ?      | 24,046 | 105,207 |

Auch der Bezug von Stahl aus dem Auslande dürfte infolge der Erstarkung der russischen Production in naher Zukunft völlig aufhören. Die russischen Werke, die ein qualitativ gutes Product liefern, sind eben durch die günstigen Productionsbedingungen, sowie die hohen Schutzzölle in die Lage versetzt, die Concurrenz des Auslandes mit Leichtigkeit zu schlagen.

Unter den Ostseeplätzen ist Riga als der wichtigste Importhafen für diesen Artikel anzusehen. St. Petersburg, das uns früher überlegen war, bezieht heute weit geringere Quantitäten.

Ueber alle baltischen Häfen gingen noch im Jahrfünft 1896—1900 durchschnittlich 2 Millionen Pud jährlich gegen nur 601,000 Pud im Jahre 1904, 519,000 Pud im Jahre 1903, 486,381 Pud im Jahre 1902 und 542,878<sup>1/2</sup> Pud im Jahre 1901. Grosse Schwankungen weisen demnach die letzten 4 Jahre nicht auf.

Das Gros der nach Russland gelangenden Stahlmengen nimmt seinen Weg über die Ostseepätze; im Jahre 1904 waren es 72,3 % gegen 67,3 % im Jahre 1903, 71,2 % im Jahre 1902 und 72,7 % im Jahre 1901.

Ueber alle übrigen Zollämter gingen im Berichtsjahre 229,992 Pud, was 27,7 % der russischen Gesamteinfuhr ausmacht, gegen 251,782 Pud oder 32,7 % im Jahre 1903, 196,908 Pud oder 28,8 % im Jahre 1902 und 204,100 Pud oder 27,3 % im Jahre 1901. Von diesen Quantitäten entfielen auf Odessa: 1904 71,000 Pud, 1903 89,000 Pud, 1902 100,570 Pud und 1901 110,778 Pud.

Der Stahlimport des ganzen europäischen Russland (mit Ausnahme von Finland) belief sich auf:

\*) Nach Angabe des Zolldepartements.

|             |           |                    |
|-------------|-----------|--------------------|
| 1896 :      | 3,806,420 | Pud                |
| 1897 :      | 4,533,433 | „                  |
| 1898 :      | 3,617,772 | „                  |
| 1899 :      | 2,281,824 | „                  |
| 1900 :      | 1,043,964 | „                  |
| 1896—1900 : | 3,056,682 | „ durchschnittlich |
| 1901 :      | 746,978   | „                  |
| 1902 :      | 683,289   | „                  |
| 1903 :      | 771,000   | „                  |
| 1904 :      | 831,000   | „                  |

Davon entfielen auf die einzelnen Sorten :

|             | Stahl in Stäben,<br>Sorten, Stangen<br>und Bruch | Stahl in Blättern<br>bis № 25 nach<br>Birmingh. Caliber | Stahl in Blättern<br>über № 25 |
|-------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 1896 :      | 2,878,578                                        | 873,894                                                 | 53,948                         |
| 1897 :      | 3,136,615                                        | 1,342,168                                               | 54,650                         |
| 1898 :      | 2,836,444                                        | 702,682                                                 | 78,646                         |
| 1899 :      | 1,806,608                                        | 422,669                                                 | 52,547                         |
| 1900 :      | 848,462                                          | 164,193                                                 | 31,309                         |
| 1896—1900 : | 2,301,341                                        | 701,121                                                 | 54,220                         |
| 1901 :      | 615,056                                          | 105,888                                                 | 26,034                         |
| 1902 :      | 550,879                                          | 110,175                                                 | 22,235                         |
| 1903 :      | 571,000                                          | 122,000                                                 | 78,000                         |
| 1904 :      | 628,000                                          | 103 000                                                 | 100,000                        |

Seit dem Jahre 1896 hat demnach ein bedeutender Rückgang im Bezuge von Stahl in Stäben, Sorten und Bruch, sowie in Blättern bis Nr. 25 nach Birm. Caliber stattgefunden, während die Einfuhr von feinen Stahlblechen über Nr. 25 nach Birm. Caliber sogar stark gewachsen ist.

Die wichtigsten Bezugsländer für diese Artikel sind Deutschland und Grossbritannien.

Die Entwicklung der russischen Eisen- und Stahlproduction wird durch folgende dem Jahrbuch des Finanzministeriums entnommene Tabelle veranschaulicht :

Es wurden darnach hergestellt :

|             | an Fertigeisen  | an Stahl                        |
|-------------|-----------------|---------------------------------|
| 1891—1895 : | 28,965,000 Pud  | 38,843,000 Pud durchschnittlich |
| 1896—1800 : | 30,534,000 „    | 97,440,000 „ „                  |
| 1901 :      | 23,340,000 „    | 136,016,000 „                   |
| 1902 : *)   | 117,510,000 Pud |                                 |
| 1903 : *)   | 136,215,000 „   |                                 |

\*) Nach vorläufigen Daten.



Rigas Import von Eisenbahnschienen und anderen Eisenbahnmaterialien hat betragen:

|            | Schienen                 | Eisenbahnmaterialien      |
|------------|--------------------------|---------------------------|
| 1896:      | 33,945 $\frac{1}{2}$ Pud | 21,110 Pud                |
| 1897:      | 148,989 „                | 76,421 „                  |
| 1898:      | 52,205 „                 | 26,061 $\frac{1}{2}$ „    |
| 1899:      | 60,271 „                 | 40,904 $\frac{1}{2}$ „    |
| 1900:      | 11,908 „                 | 11,501 „                  |
| 1896—1900: | 61,463 „                 | 35,200 „ durchschnittlich |
| 1901:      | 23,625 „                 | 6,122 „                   |
| 1902:      | 2,633 „                  | 6,585 „                   |
| 1903:      | 912 „                    | 2,331 $\frac{1}{2}$ „     |
| 1904:      | 4,164 „                  | 808 $\frac{1}{2}$ „       |

Der Bezug dieser Artikel aus dem Auslande, der früher in unserem Importhandel eine bedeutende Rolle spielte, ist bereits seit einer langen Reihe von Jahren zu völliger Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Im Quinquennium 1866—1870 wurden beispielsweise 1,999,962 resp. 626,190 Pud, im Quinquennium 1871—1875 1,854,644 resp. 400,940 Pud und im Quinquennium 1876—1880 1,717,901 resp. 295,814 Pud durchschnittlich eingeführt, gegen 4,164 resp. 808 $\frac{1}{2}$  Pud im Berichtsjahre. Der namentlich im letzten Decennium stark gesteigerte Bedarf an Schienen und Eisenbahnmaterial wird durch die russischen Werke in vollem Umfange gedeckt.

Ueber alle Ostseehäfen gingen an Eisenbahnschienen im Jahre 1904 8,914 Pud gegen 1,077 Pud im Jahre 1903,

Russlands Einfuhr ist trotz der stetig fortschreitenden Anlage von Eisenbahnen auf ein Minimum zurückgegangen, denn sie betrug:

|       | Eisenschienen | Stablschienen | Zusammen |
|-------|---------------|---------------|----------|
| 1901: | 47,479        | 31,247        | 78,726   |
| 1902: | 8,013         | 39,792        | 47,805   |
| 1903: | 26,000        | 14,000        | 40,000   |
| 1904: | 33,000        | 22,000        | 55,000   |

Rigas Maschinenimport hat betragen:

|            | Industrielle, land-<br>wirthschaftl. und<br>andere Maschinen | Maschinen-<br>theile*) | Zusammen           |
|------------|--------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------|
|            | Pud                                                          | Pud                    | Pud                |
| 1871—1875: | 158,392                                                      | 24,564                 | 182,956 durchschn. |
| 1876—1880: | 395,450                                                      | 65,514                 | 460,964 „          |
| 1881—1885: | 645,613                                                      | 25,142                 | 670,755 „          |
| 1886—1890: | 261,820                                                      | 13,806                 | 275,626 „          |

\*) Die Theile von landwirthschaftlichen und anderen Maschinen werden von unserem Zollamt seit dem Jahre 1896 nicht mehr gesondert registrirt.

|             | Industrielle, land-<br>wirthschaftl. und<br>andere Maschinen | Maschinen-<br>theile*)              | Zusammen                              |
|-------------|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
|             | Pud                                                          | Pud                                 | Pud                                   |
| 1891—1895 : | 565,993                                                      | 19,089                              | 585,082 · durchschn.                  |
| 1896 :      | 425,723                                                      | 196,099 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 621,822 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   |
| 1897 :      | 427,451 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>                          | 317,410                             | 744,861 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   |
| 1898 :      | 776,610 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>                          | 441,463                             | 1,218,073 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 1899 :      | 1,045,460 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>                        | 723,672 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 1,769,133                             |
| 1900 :      | 517,924 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>                          | 608,052 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 1,125,977                             |
| 1896—1900 : | 638,634                                                      | 457,339                             | 1,095,973 durchschn.                  |
| 1901 :      | 382,532 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>                          | 574,680                             | 957,212 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   |
| 1902 :      | 391,516                                                      | 659,201                             | 1,050,717                             |
| 1903 :      | 233,794 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>                          | 746,499 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 980,294                               |
| 1904 :      | 561,654 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>                          | 461,818                             | 1,023,472 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |

Unser Bezug von Maschinen aller Art, sowie von Theilen derselben war im Berichtsjahre etwas grösser als im Jahre 1903. In der vorangeschickten Tabelle fällt besonders die hohe Importziffer des Jahres 1899 in's Auge, die sich aus den damaligen Neuanlagen von Fabriken und der Erweiterung bereits bestehender industrieller Etablissements erklärt.

Das verhältnissmässig günstige Resultat des soeben verflossenen Jahres steht hauptsächlich mit dem verstärkten Bezuge von complete landwirthschaftlichen Maschinen im Zusammenhang, von denen 314,250 Pud hierher gelangten, während im Jahre 1903 41,745 Pud und im Quinquennium 1896—1900 sogar nur 16,000 Pud durchschnittlich jährlich eingeführt wurden. Auch der Import von complete industriellen Maschinen hat sich im Berichtsjahre etwas gehoben und zwar auf 247,000 Pud von 192,000 Pud im Jahre 1903. Eine erhebliche Minderung weist dagegen der Bezug von Maschinentheilen aller Art auf, er stellte sich im Berichtsjahre auf 461,000 Pud gegen 746,000 Pud im Jahre 1903, d. h. in ersterem um 285,000 Pud niedriger.

Das wichtigste Herkunftsland für die nach Riga gelangenden Maschinen ist Grossbritannien, mit dem Deutschland seit dem Abschluss des Handelsvertrages (1894) erfolgreich concurrirt; für landwirthschaftliche Maschinen ist letzteres bereits unser Hauptlieferant geworden. Auch von Schweden ist Grossbritannien auf diesem Gebiet überflügelt worden.

Unsere Nachbarhäfen sind uns, was den Bezug dieser Artikel anbelangt, weit unterlegen; sie importirten nämlich an Maschinen und Theilen derselben (in Pud):

\*) Siehe nebenstehende Note pag. 108.



|            | Riga                                  | St. Petersburg<br>m. Kronstadt | Reval mit<br>Baltischport | Libau   | Windau  |
|------------|---------------------------------------|--------------------------------|---------------------------|---------|---------|
| 1896:      | 621,822 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 1,040,039                      | 509,753                   | 364,641 | —       |
| 1897:      | 744,861 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 833,252                        | 479,075                   | 222,707 | —       |
| 1898:      | 1,218,073 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 1,339,764                      | 709,991                   | 276,273 | —       |
| 1899:      | 1,769,133                             | 1,466,247                      | 903,372                   | 380,104 | —       |
| 1900:      | 1,125,977                             | 925,635                        | 776,682                   | 502,446 | —       |
| 1896—1900: | 1,095,973                             | 1,120,987                      | 675,774                   | 349,234 | —       |
| 1901:      | 957,212 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 455,951                        | 318,605                   | 334,405 | —       |
| 1902:      | 1,050,717                             | 445,381                        | 206,963                   | 186,514 | 270,991 |
| 1903:      | 980,294                               | 468,000                        | 194,680                   | 197,794 | 679,452 |
| 1904:      | 1,023,472 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 466,000                        | 189,000                   | 181,297 | 642,358 |

Nächst Riga stellt demnach den wichtigsten Importhafen Windau dar. St. Petersburg folgt erst an dritter Stelle.

Diese fünf Häfen zusammen importirten in den letzten 4 Jahren folgende Quantitäten:

|       |                                           |
|-------|-------------------------------------------|
| 1901: | 2,066,173 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Pud |
| 1902: | 2,160,566 „                               |
| 1903: | 2,520,220 „                               |
| 1904: | 2,502,127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „   |

Der procentuale Antheil der einzelnen Häfen an der russischen Totaleinfuhr stellte sich wie nachstehend:

|                                              | 1901<br>0/0 | 1902<br>0/0 | 1903<br>0/0 | 1904<br>0/0 |
|----------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| bei Riga auf . . . . .                       | 13,2        | 14,3        | 11,7        | 12,8        |
| „ St. Petersburg mit Kronstadt auf . . . . . | 6,3         | 6,1         | 5,6         | 5,8         |
| „ Reval und Baltischport auf . . . . .       | 4,4         | 2,8         | 2,3         | 2,4         |
| „ Windau auf . . . . .                       | —           | 3,7         | 8,1         | 8,0         |
| „ Libau auf . . . . .                        | 4,6         | 2,5         | 2,3         | 2,2         |
| Zusammen . . . . .                           | 28,5        | 29,4        | 30,0        | 31,2        |

Sehr umfangreiche Partien Maschinen werden per Eisenbahn über die westliche Landgrenze (hauptsächlich über die Zollämter Wirballen, Grajewo, Alexandrowo, Ssossnowice, Graniza, Radsiwilowo, Mlawa und Wolotschisk) transportirt und zwar in den Jahren:

| Pud             | 0/0 vom russischen<br>Totalimport |
|-----------------|-----------------------------------|
| 1901: 3,865,583 | 53,4                              |
| 1902: 3,823,524 | 52,0                              |
| 1903: 3,127,000 | 37,2                              |
| 1904: 2,787,000 | 34,8                              |

Die Einfuhr über die westliche Landgrenze spielt demnach eine grössere Rolle als der Import über die baltischen Häfen.

Unter den Südhäfen sind Odessa, Noworossiisk, Batum und Mariupol zu erwähnen, die an Maschinen und Maschinentheilen bezogen:

|       | Odessa  | Noworossiisk | Batum   | Mariupol |
|-------|---------|--------------|---------|----------|
|       | Pud     | Pud          | Pud     | Pud      |
| 1901: | 404,056 | 545,427      | 143,497 | 52,847   |
| 1902: | 497,313 | 745,375      | 84,605  | 38,561   |
| 1903: | 285,000 | 224,000      | 69,000  | 8,000    |
| 1904: | 226,000 | 169,000      | 101,000 | 21,000   |

Der Import über alle Grenzen des Russischen Reiches gestaltete sich nach Angabe der statistischen Abtheilung unseres Zolldepartements wie nachstehend:

|            |            |                    |
|------------|------------|--------------------|
| 1896:      | 7,881,048  | Pud                |
| 1897:      | 7,113,247  | „                  |
| 1898:      | 9,882,180  | „                  |
| 1899:      | 12,417,681 | „                  |
| 1900:      | 9,587,304  | „                  |
| 1896—1900: | 9,376,292  | „ durchschnittlich |
| 1901:      | 7,234,626  | „                  |
| 1902:      | 7,355,991  | „                  |
| 1903:      | 8,399,000  | „                  |
| 1904:      | 8,016,000  | „                  |

Vom Jahre 1899 ab, das sich durch eine besonders lebhafte Gründungsthätigkeit auf dem Gebiete der Industrie auszeichnete, begann sich eine Einschränkung im Bezuge von Maschinen bemerkbar zu machen. In den letzten 2 Jahren hat jedoch wieder eine kleine Steigerung stattgefunden.

Neuerdings gelangen nach Russland zum überwiegenden Theile landwirthschaftliche Maschinen, was aus folgender Tabelle erhellt:

|       | landwirthsch.<br>Maschinen | industrielle<br>Maschinen | Maschinen-<br>Theile |
|-------|----------------------------|---------------------------|----------------------|
|       | Pud                        | Pud                       | Pud                  |
| 1901: | 2,715,150                  | 3,443,797                 | 1,075,679            |
| 1902: | 3,392,685                  | 3,044,009                 | 919,297              |
| 1903: | 4,350,000                  | 3,243,000                 | 806,000              |
| 1904: | 3,896,000                  | 3,283,000                 | 837,000              |

Russlands Hauptbezugsquelle für Maschinen ist Deutschland, von wo in den beiden letzten Jahren fast 4 Millionen Pud im Werthe von und 30 Millionen Rubeln importirt wurden, während aus Grossbritannien im Jahre 1904 nur etwa 1,2 Millionen Pud im Werthe von 10 Millionen Rubel gegen 1,4 Millionen Pud im Werthe von 13 Millionen Rubel lieferte. In der Versorgung Russlands mit landwirthschaftlichen Maschinen steht Grossbritannien sogar hinter Nordamerika zurück, was umso bemerkenswerther ist, als seit Beginn des Jahres 1901 infolge des



russisch-amerikanischen Zollkrieges, die Maschinen amerikanischer Provenienz einen Zollaufschlag von 300/o zu tragen haben.

Russland verausgabt demnach noch immer bedeutende Summen für ausländische Maschinen, obgleich sich die einheimische Maschinenbau-Industrie zu einer recht ansehnlichen und vielseitigen emporgearbeitet hat.

Rigas Bleiimport hat sich folgendermassen gestaltet:

|            |                                     |                      |
|------------|-------------------------------------|----------------------|
| 1891—1895  | 61,507                              | Pud durchschnittlich |
| 1896—1900: | 170,275                             | „ „                  |
| 1901:      | 182,287                             | „                    |
| 1902:      | 219,133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „                    |
| 1903:      | 293,878                             | „                    |
| 1904:      | 235,838                             | „                    |

Seit dem Jahrfünft 1891—1895 ist somit der Bezug dieses Artikels stark gewachsen. Speciell das Jahr 1904 weist nur dem Recordjahre 1903 gegenüber einen Minderimport und zwar von rund 58,000 Pud auf. Ein nicht unbeträchtlicher Theil der importirten Bleimengen wird per Eisenbahn ins Reichsinnere versandt. Die wichtigsten Herkunftsländer für diesen Artikel sind Deutschland, Grossbritannien und Belgien.

Sehr umfangreich ist der Bezug St. Petersburgs, er stellte sich im Jahre 1902 auf 1,482,872 Pud oder 59,2<sup>0</sup>/o des russischen Gesamtimports gegen 1,383,839 Pud oder 59,9<sup>0</sup>/o im Jahre 1901. Für die Jahre 1903 und 1904 sind die Daten zur Zeit noch nicht zu beschaffen.

Auch über Reval gehen ansehnliche Quantitäten (1903: 193,463 Pud). Libau und Windau sind von geringerer Bedeutung. Ersteres bezog im Jahre 1903 52,094 Pud, letzteres im Jahre 1904 48,782 Pud.

Die Einfuhr von Blei ins europäische Russland (excl. Finland) betrug nach officiellen Daten:

|       | Blei in Blöcken<br>und Bruch | Blei in Rollen, Blättern,<br>Draht und Röhren |
|-------|------------------------------|-----------------------------------------------|
| 1901: | 2,171,491 Pud                | 138,541 Pud                                   |
| 1902: | 2,389,057 „                  | 115,844 „                                     |
| 1903: | 2,899,000 „                  | 125,000 „                                     |
| 1904: | 2,468,000 „                  | 101,000 „                                     |

Wesentliche Veränderungen im Bezuge dieses Artikels haben demnach in den letzten 4 Jahren nicht stattgefunden.

Rigas Baumwolleimport umfasste:

|            |                                     |                      |
|------------|-------------------------------------|----------------------|
| 1886—1890: | 145,483                             | Pud durchschnittlich |
| 1891:      | 114,462 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „                    |
| 1892:      | 117,350 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „                    |
| 1893:      | 230,121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „                    |

|            |                                       |                    |
|------------|---------------------------------------|--------------------|
| 1894:      | 173,704                               | Pud                |
| 1895:      | 171,014                               | "                  |
| 1891—1895: | 161,451                               | " durchschnittlich |
| 1896:      | 233,714 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | "                  |
| 1897:      | 134,786 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | "                  |
| 1898:      | 388,138                               | "                  |
| 1899:      | 532,985 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | "                  |
| 1900:      | 312,123                               | "                  |
| 1896—1900: | 320,349                               | " durchschnittlich |
| 1901:      | 509,706                               | "                  |
| 1902:      | 645,867                               | "                  |
| 1903:      | 1,366,584 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "                  |
| 1904:      | 1,637,432 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "                  |

Der Bezug dieses Artikels hat im Berichtsjahre eine noch nicht dagewesene Höhe erreicht. In Vergleich mit dem bisher besten Jahre 1903 sind rund 270,000 Pud mehr importirt worden. Der Grund für die in den letzten Jahren erfolgte Entwicklung dieses Zweiges unseres Aussenhandels liegt hauptsächlich in der starken Belebung unseres Transitverkehrs von Baumwolle (im Jahre 1903 stellte sich der Transit auf etwa eine Million Pud), sowie in zweiter Linie in dem Aufschwunge unserer localen Baumwollmanufactur und zwar sowohl durch Erweiterung bereits bestehender als auch durch Errichtung neuer Unternehmungen.

Das Verhältniss Rigas zu seinen Nachbarhäfen hinsichtlich der Baumwolleinfuhr wird durch folgende Zusammenstellung veranschaulicht:

Es importirten:

|       | Riga                                  | St. Petersburg<br>mit Kronstadt | Narwa                                 | Reval mit<br>Baltischport |
|-------|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|
| 1901: | 509,706                               | 1,596,585                       | 249,964                               | 2,625,078                 |
| 1902: | 645,867                               | 2,010,186                       | 256,773                               | 3,232,348                 |
| 1903: | 1,366,584 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 2,570,000                       | 547,000                               | 4,505,805                 |
| 1904: | 1,637,432 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 1,313,000                       | 545,000                               | 4,045,000*)               |
|       | Windau                                | Libau                           | Zusammen                              |                           |
| 1901: | —                                     | 24,424                          | 5,005,757                             |                           |
| 1902: | 149,299                               | 7,046                           | 6,301,519                             |                           |
| 1903: | 66,439                                | 144                             | 9,055,972 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |                           |
| 1904: | 204,084                               | —                               | 7,744,516 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |                           |

Im Berichtsjahre weist nur Revals Einfuhr einen grösseren Umfang auf als der unsrige, während uns bisher auch noch St. Petersburg ganz bedeutend überlegen war. Die enormen über Reval gehenden Baumwollquantitäten bestehen fast ausschliesslich aus Speditionsware und sind für den Moscauer Fabrikrayon bestimmt. Libau, das früher

\*) Nach Angabe des Zolldepartements.



während der Wintermonate den Bezug von Baumwolle vermittelte, hat nach Eröffnung des Windauer Hafens jegliche Bedeutung für den Transitverkehr in diesem Artikel verloren. Selbstständigen Handel mit Baumwolle betreibt Libau bereits seit dem Jahre 1889 nicht mehr.

Alle baltischen Häfen zusammen haben im Jahre 1904 im Vergleich mit dem Vorjahre etwa 1,3 Millionen Pnd weniger importirt, doch ist das Berichtsjahr allen anderen Vorjahren überlegen.

Die einzelnen baltischen Häfen waren an der Totaleinfuhr Russlands folgendermassen betheiligt:

|                                    | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 |
|------------------------------------|------|------|------|------|
|                                    | %    | %    | %    | %    |
| Riga mit . . . . .                 | 4,9  | 5,9  | 9,7  | 13,7 |
| St. Petersburg mit Kronstadt mit . | 15,4 | 18,5 | 18,3 | 10,9 |
| Narwa mit . . . . .                | 2,4  | 2,4  | 3,9  | 4,5  |
| Reval mit Baltischport mit . . .   | 25,3 | 29,7 | 32,0 | 33,7 |
| Windau mit . . . . .               | —    | 1,4  | 0,5  | 1,7  |
| Libau mit . . . . .                | 0,2  | 0,1  | 0,0  | —    |
| Zusammen .                         | 48,2 | 58,0 | 64,4 | 64,5 |

Fast zwei Drittel der importirten Quantitäten nahmen demnach in den beiden jüngst verflossenen Jahren ihren Weg über die Ostseeplätze.

Unter den anderen Häfen des Reiches ist nur Odessa zu erwähnen, dessen Import früher nur von dem Revals übertroffen wurde, der aber im Berichtsjahre auch noch hinter dem Rigas und St. Petersburgs zurücksteht. Es bezog nämlich:

|       |           |     |
|-------|-----------|-----|
| 1896: | 1,644,385 | Pud |
| 1897: | 2,546,622 | „   |
| 1898: | 2,926,075 | „   |
| 1899: | 1,553,148 | „   |
| 1900: | 1,154,831 | „   |
| 1901: | 2,004,948 | „   |
| 1902: | 1,591,435 | „   |
| 1903: | 1,152,000 | „   |
| 1904: | 1,218,000 | „   |

An der Einfuhr Russlands participirte dieser Hafen mit 10,1<sup>0</sup>/o gegen 8,2<sup>0</sup>/o im Jahre 1903, 14,6<sup>0</sup>/o im Jahre 1902 und 19,3<sup>0</sup>/o im Jahre 1901.

Die wichtigsten Zollämter an den westeuropäischen Trockengrenze, Alexandrowo und Wirballen, sowie die asiatische Grenze (über Astrachan, Baku und Aschabad) passirten folgende Quantitäten:

|       | über Alexandrowo<br>und Wirballen | % v. russ.<br>Totalimport | über die asiatische<br>Grenze | % v. russ.<br>Totalimport |
|-------|-----------------------------------|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| 1901: | 1,812,102 Pud                     | 17,5                      | 959,379 Pud                   | 9,3                       |
| 1902: | 1,652,160 „                       | 15,2                      | 978,800 „                     | 9,0                       |
| 1903: | 2,551,000 „                       | 18,1                      | 1,218,000 „                   | 8,7                       |
| 1904: | 1,599,000 „                       | 13,3                      | 1,120,000 „                   | 9,3                       |

Der Import über die europäische Trockengrenze zeigt demnach einen Rückgang, während der Bezug von persischer Baumwolle über die asiatische Grenze sich, abgesehen von unbedeutenden Schwankungen, auf seinem früheren Niveau gehalten hat.

Russlands Gesamteinfuhr an Baumwolle\*) (sowohl über die europäische als die asiatische Grenze) gestaltete sich nach den Ermittlungen unseres Zolldepartements seit dem Jahre 1896 folgendermassen:

|               |            |                    |
|---------------|------------|--------------------|
| 1896 :        | 9,244,332  | Pud.               |
| 1897 :        | 9,942,166  | „                  |
| 1898 :        | 12,070,442 | „                  |
| 1899 :        | 10,211,060 | „                  |
| 1900 :        | 10,289,275 | „                  |
| 1896 – 1900 : | 10,351,455 | „ durchschnittlich |
| 1901 :        | 10,369,059 | „                  |
| 1902 :        | 10,866,416 | „                  |
| 1903 :        | 14,055,000 | „                  |
| 1904 :        | 12,006,000 | „                  |

Die Einfuhrziffer des Berichtsjahres steht hinter der des bisher besten Jahres 1903 um ca. 2 Millionen Pud zurück.

Das Gros der nach Russland gelangenden Quantitäten kommt direct aus den Productionsländern (Amerika, Aegypten, Persien), während speciell Riga sich in der Hauptsache der Vermittelung Deutschlands und Grossbritanniens bedient.

Die Baumwollproduction in Russisch-Centralasien ist ganz beträchtlichen Schwankungen unterworfen, was hauptsächlich den Verheerungen durch Heuschreckenschwärme zuzuschreiben ist.

Es wurden an gereinigter Baumwolle geerntet:

|        |           |     |
|--------|-----------|-----|
| 1897 : | 3,800,000 | Pud |
| 1899 : | 5,029,000 | „   |
| 1900 : | 7,638,000 | „   |
| 1901 : | 5,639,000 | „   |
| 1902 : | 4,897,000 | „   |

Russland producirt somit nur etwa den dritten Theil seines Bedarfs an Baumwolle, sodass also die so bedeutende russische Baumwollmanufactur bei Beschaffung ihres Rohmaterials in erheblichem Masse auf das Ausland angewiesen ist. Um sich von dem ausländischen Product unabhängig zu machen, wird bereits seit Jahren die Organisation eines Verbandes der Baumwollspinner und Plantagenbesitzer angestrebt, die den Zweck haben soll, Massnahmen zur Hebung und Entwicklung der Baumwollcultur in Turkestan und Transkaukasien zu ergreifen.

\*) Mit Ausschluss der finländischen Grenze.



Ueber den Verlauf des Geschäfts in Baumwolle äussert sich der Bericht der Hamburger Handelskammer folgendermassen:

„War schon im letzten Jahresbericht auf die wilden Schwankungen hingewiesen, denen die Preise von Baumwolle in jenem Jahr unterlagen, so muss man dieses für das Jahr 1904 in noch viel grösserem Masse thun, denn die Schwankungen erreichten voll die doppelte Höhe derjenigen von 1903 und erinnerten in ihrem Umfange und ihrer Plötzlichkeit lebhaft an die Zeiten des amerikanischen Bürgerkriegs von 1860/64.

Hervorgerufen wurden diese starken Preisbewegungen durch die ungenügenden Ernten in Amerika, wo seit 1898 eine kleine oder höchstens eine Mittelernte der anderen folgte und jeden Sommer oder Herbst, trotz theilweiser Arbeitseinschränkung der Spinnereien, eine grosse Knappheit eintreten liess. Die Anpflanzungen in Amerika erfuhren, infolge der lohnenden Preise, in jedem Frühjahr eine ständige Vergrösserung, aber der Erfolg, den man davon erhoffte, und welcher sich auch manchmal, infolge der Berichte über das Wachsthum der Pflanze, erwarten liess, blieb regelmässig aus so dass der Boden für eine gewaltige Preisbewegung nach oben in diesem Jahr gut vorbereitet war, denn die Ernte 1903/4 war eine der kleinsten in der Reihenfolge schwacher Ernten seit 1898/99, und konnte, da die Vorräthe am Schlusse der Saison 1903 gänzlich erschöpft waren, dem Consum der Welt nur ganz unzureichend dienen. Die Grossspeculation in Amerika erkannte die Situation rechtzeitig und bemächtigte sich des Artikels vollkommen, unter welcher Einwirkung die Preise, welche im December 1903 schon auf 71 Pf. für Middling Americ. getrieben waren, weiter und weiter in die Höhe gingen, bis sie anfangs Februar den Stand von 85 Pf. für Middling erreichten, was gegen den Beginn der Saison eine Steigerung von ca. 60% bedeutet. Auf diese andauernde starke Preistreiberei folgte dann eine ganz plötzliche scharfe Reaction und Middling wich innerhalb 5 Tagen von 85½ Pf. auf 66¾ Pf., während der Rückgang an den leitenden Terminmärkten noch ein viel stärkerer war. Unter der Führung der amerikanischen Hausse-Partei gingen dann die Preise innerhalb weniger Wochen wieder bis 82 Pf. in die Höhe, konnten sich aber nicht behaupten, da erstens der Consum sich gezwungenerweise mehr und mehr zurückhielt, dann aber auch der amerikanische Grossspeculant Sully, dem man fabelhafte Gewinne angedichtet hatte, der aber vermuthlich durch den ersten plötzlichen Preisfall im Februar stark geschwächt worden war, gänzlich unerwartet seine Zahlungen einstellte, was in New-York einen Sturz von 2 Cts. vom einem Tage zum andern verursachte.

Seit der zweiten Steigerung, welche bis Mitte März stattfand, blieb die Tendenz im allgemeinen rückgängig, obgleich stark schwankend und die Preise, welche in der zweiten Hälfte März auf 72½ Pf.

für Middling gefallen waren, sah man Anfang April wieder auf  $79\frac{1}{2}$  Pf. steigen, indessen die Stimmung blieb misstrauisch, zumal die Aussichten für die wachsende Ernte sich ausserordentlich günstig anliessen und eine bedeutende Vergrösserung der Anbaufläche stattgefunden hatte, was ja bei den hohen Preisen nur natürlich war. Im Mai wichen dann die Preise bis  $67\frac{1}{2}$  Pf., im Juni bis  $57\frac{1}{4}$  Pf., im Juli bis  $56\frac{1}{2}$  Pf., im August bis  $55\frac{1}{2}$  Pf., um aber wieder Ende August bis Anfang September auf  $61\frac{1}{2}$  Pf. zu steigen. Von da an machte die Einwirkung der rasch hereinkommenden grossen Ernte sich stark geltend, und die Preise wichen unaufhaltsam, bis sie am 29. December den Stand von ca. 35 Pf. für Middling erreichten, also die Hälfte des Werthstandes vom 29. December 1903 und 50 Pf. unter dem höchsten Stande am Anfang Februar. Der Grund für diese fortgesetzte Baisse lag lediglich in der Grösse der erwarteten amerikanischen Ernte. Die Schätzungen, welche anfangs auf höchstens 12 Millionen Ballen lauteten, wurden nach und nach erhöht, und als der Guiner Bericht erschien, welcher das Quantum der entkörnten Baumwolle bis zum 13. December auf 11,848,000 Ballen angab, wurden die Schätzungen von 13 Millionen Ballen ganz populär und gingen zum Theil noch erheblich darüber hinaus.

Rigas Kaffeebezug (incl. Transit) gestaltete sich folgendermassen :

|             |                      |                      |
|-------------|----------------------|----------------------|
| 1891—1895 : | 24,987               | Pud durchschnittlich |
| 1896 :      | 24,730               | „                    |
| 1897 :      | 28,093 $\frac{1}{2}$ | „                    |
| 1898 :      | 39,886 $\frac{1}{2}$ | „                    |
| 1899 :      | 35,335 $\frac{1}{2}$ | „                    |
| 1900 :      | 39,988 $\frac{1}{2}$ | „                    |
| 1896—1900 : | 33,607               | „ durchschnittlich   |
| 1901 :      | 40,559               | „                    |
| 1902 :      | 48,254               | „                    |
| 1903 :      | 41,026               | „                    |
| 1904 :      | 37,876               | „                    |

Der letztjährige Import dieses Artikels steht zwar hinter dem der Jahre 1901 bis 1903 zurück, übertrifft aber den durchschnittlichen Bezug in den Pentaden 1896—1900 und 1891—1895 in recht erheblichem Masse. Der Bezug dieses Artikels findet ausschliesslich nicht auf directem Wege aus den überseeischen Productionsländern statt, sondern durch Vermittelung Westeuropas. Im Kaffeehandel Rigas spielte früher Grossbritannien die wichtigste Rolle, während seit dem Jahre 1896 Deutschland weit in den Vordergrund getreten ist. Auch Holland lieferte uns in letzter Zeit grössere Quantitäten als Grossbritannien.



Ueber die fünf wichtigsten baltischen Häfen gingen seit dem Jahre 1901 folgende Mengen an rohem und gebranntem Kaffee:

|       | Riga   | St. Petersburg<br>mit Kronstadt*) | Reval mit<br>Baltischport*) | Windau | Libau  |
|-------|--------|-----------------------------------|-----------------------------|--------|--------|
| 1901: | 40,559 | 200,168                           | 30,004                      | —      | 10,971 |
| 1902: | 48,254 | 191,191                           | 20,437                      | 1,052  | 10,396 |
| 1903: | 41,026 | ?                                 | 22,272                      | 1,294  | 8,704  |
| 1904: | 37,876 | ?                                 | ?                           | 2,085  | 8,196  |

Die grössten Importziffern weist die Residenz auf, für die uns die Daten nur bis zum Jahre 1902 vorliegen. Riga steht erst an zweiter und Reval an dritter Stelle. Der Bezug der beiden anderen Ostseepplätze ist ein verhältnissmässig recht bescheidener.

Vom Totalimport Russlands entfielen auf die genannten Ostseepplätze:

|                                          | 1901<br>0/0 | 1902<br>0/0 | 1903<br>0/0 | 1904<br>0/0 |
|------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Riga . . . . .                           | 7,3         | 8,2         | 6,9         | 6,5         |
| St. Petersburg mit Kronstadt*) . . . . . | 36,1        | 32,6        | ?           | ?           |
| Reval mit Baltischport*) . . . . .       | 5,4         | 3,5         | 3,8         | ?           |
| Windau . . . . .                         | —           | 0,2         | 0,2         | 0,4         |
| Libau . . . . .                          | 2,0         | 1,8         | 1,5         | 1,4         |

Ins europäische Russlands (excl. Finland) wurden seit dem Jahre 1896 an rohem und gebranntem Kaffee nach Angabe unseres Zolldepartements eingeführt:

|            |             |                    |
|------------|-------------|--------------------|
| 1896:      | 389,109 Pud |                    |
| 1897:      | 464,063     | „                  |
| 1898:      | 493,821     | „                  |
| 1899:      | 508,367     | „                  |
| 1900:      | 499,906     | „                  |
| 1896—1900: | 471,053     | „ durchschnittlich |
| 1901:      | 554,082     | „                  |
| 1902:      | 586,437     | „                  |
| 1903:      | 591,000     | „                  |
| 1904:      | 580,000     | „                  |

Namhafte Schwankungen sind demnach in den Bezügen der einzelnen Jahre nicht zu vermerken.

Ueber den letztjährigen Kaffeehandel entnehmen wir den auf Veranlassung der Hamburger Handelskammer herausgegebenen Sachverständigen-Berichten folgendes:

„Das Jahr 1904 eröffnete für den Artikel Kaffee in einer hoffnungsvollen Stimmung; man rechnete darauf, dass der starke Druck auf die Preise, den die gewaltigen Ernten der letzten Jahre in Brasilien veranlasst hatten, in diesem Jahre sein Ende finden müsse und glaubte mit

\*) Die Daten für 1903 und 1904 sind noch nicht publicirt.

voller Zuversicht erwarten zu dürfen, dass die um etwa 2 Millionen Sack kleiner geschätzte Ernte von 1903/4 einen wesentlichen Minderbetrag der sichtbaren Weltvorräthe am Ende der Campagne, also am 1. Juli 1904 zeigen würde; dieser Minderbetrag wurde vielfach auf 2 Millionen Sack geschätzt. Die Preise, die schon in der letzten Zeit des vorigen Jahres nach und nach gestiegen waren, besserten sich im Januar weiter auf, unterstützt durch ein Eingreifen der New-Yorker Speculanten, die die Lage des Artikels ebenso rosig ansahen wie die Häuser diesseit des Oceans. Es dauerte diese Besserung der Preise aber nicht lange, mit Anfang Februar trat eine vollständige Veränderung der Situation ein, als aus Venezuela und namentlich Columbien ungeahnt grosse Quantitäten Kaffee herauskamen und die Märkte in Nordamerika und Europa überflutheten. Es waren das die Erträge mehrjähriger Ernten, die in jenen Ländern der Revolutionen und der allgemeinen Unsicherheit wegen von den Pflanzern zurückgehalten waren, nach Eintritt der lang ersehnten Ruhe nun aber an die Küstenplätze geschafft und von da auf den Markt geworfen wurden. Man schätzt diese Mengen auf 1,500,000 Sack und es kann nicht wundern, dass ein solches Quantum, plötzlich in die Erscheinung getreten, einen gewaltigen Druck ausüben musste.

Die Preise erfuhren im Februar einen Rückschlag von etwa 7 Pf., hielten sich dann während der nächsten Monate ziemlich unverändert, um im Juni einen neuen Verlust von 3 Pf. zu erleiden.

Dann stellte sich aber wieder eine günstigere Beurtheilung der Lage ein, und so sah man die Preise bis Ende des Jahres einen langsamen Aufschwung nehmen, der sie wieder auf den Standpunkt des Januar brachte. Der Grund dafür lag in der weniger günstigen Beurtheilung der neuen am 1. Juli begonnenen Ernte in Brasilien und einer dadurch wachgerufenen neuen Speculation, die namentlich in den Vereinigten Staaten von Nordamerika feste Wurzel schlug und ihre gute Meinung durch sehr bedeutende Ankäufe bestätigte“...

Rigas Import von Thee betrug:

|            |                                     |                      |
|------------|-------------------------------------|----------------------|
| 1891—1895: | 1,300                               | Pud durchschnittlich |
| 1896:      | 6,773                               | „                    |
| 1897:      | 1,197                               | „                    |
| 1898:      | 2,526                               | „                    |
| 1899:      | 1,189                               | „                    |
| 1900:      | 3,100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | „                    |
| 1896—1900: | 2,957                               | „ durchschnittlich   |
| 1901:      | 854                                 | „                    |
| 1902:      | 182,569 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „                    |
| 1903:      | 375,530 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „                    |
| 1904:      | 271,176                             | „                    |



Dieser Artikel spielt erst seit dem Jahre 1902 in unserem Einfuhrhandel eine namhafte Rolle. Im Berichtsjahre sind über 100,000 Pud weniger als im Jahre 1903, in welchem die Einfuhr ihren Höhepunkt erreicht hatte, bezogen worden. Die grossen Quantitäten dieses vornehmlich über Grossbritannien hierher gelangenden werthvollen Products bestehen zum überwiegenden Theile aus Transitwaare, die für den Consum im Reichsinnern bestimmt ist.

Von unseren Nachbarhäfen kommt nur noch St. Petersburg in Betracht. Es gelangten nämlich an Thee nach :

|        | Riga                  | St. Petersburg<br>mit Kronstadt | Reval mit<br>Baltischport *) | Windau | Libau |
|--------|-----------------------|---------------------------------|------------------------------|--------|-------|
| 1901 : | 854                   | 164,193                         | 3,899                        | —      | 11    |
| 1902 : | 182,569 $\frac{1}{2}$ | 54 636                          | 753 $\frac{1}{2}$            | 500    | 12    |
| 1903 : | 375,530 $\frac{1}{2}$ | 47,000                          | 382                          | —      | 180   |
| 1904 : | 271,176               | 67,000                          | ?                            | —      | ?     |

Der Import von Thee über die europäischen und asiatischen Grenzen Russlands stellte sich seit dem Jahre 1901 folgendermassen :

|        |           |
|--------|-----------|
| 1901 : | 3,486,937 |
| 1902 : | 3,754,963 |
| 1903 : | 3,673,772 |
| 1904 : | 1,571,910 |

Der im Jahre 1904 bemerkbare starke Rückgang von über 2 Millionen Pud ist wohl den durch den Krieg in Ostasien hervorgerufenen ausserordentlichen Verhältnissen zuzuschreiben.

An Wein und Champagner gelangten nach Riga

|             | Wein<br>Wedro           | Champagner<br>Pud      |
|-------------|-------------------------|------------------------|
| 1896—1900 : | 45,125 durchschnittlich | 5,536 durchschnittlich |
| 1901 :      | 33,783                  | 15,571                 |
| 1902 :      | 35,907                  | 7,735                  |
| 1903 :      | 45,186                  | 10,078 $\frac{1}{2}$   |
| 1904 :      | 35,549                  | 4,799 $\frac{1}{2}$    |

Sowohl der Bezug von Wein als Champagner hat im Berichtsjahre eine beträchtliche Minderung im Vergleich mit dem Jahre 1903 erfahren, doch dürfte es sich hier nur um eine vorübergehende Erscheinung handeln, da dieser Artikel, der vornehmlich von den wohlhabenden Bevölkerungsklassen consumirt wird, einen relativ festen Kreis von Abnehmern hat.

Unmittelbar aus den hauptsächlichsten Productionsländern Frankreich, Spanien und Portugal, die uns früher (1871—1880) bedeutende Quantitäten direct lieferten, beziehen wir schon seit einer langen Reihe von

\*) Die Daten für 1904 sind noch nicht publicirt.

Jahren nur sehr wenig Wein, sondern hauptsächlich durch Vermittelung Deutschlands, das ja auch gewisse Weine producirt, sowie ferner Dänemarks, Grossbritanniens, Belgiens und Hollands.

St. Petersburg nimmt unter den baltischen Häfen hinsichtlich des Imports von Wein die erste Stelle ein. Es bezogen nämlich seit dem Jahre 1898:

#### Wein in Fässern und Flaschen:

|       | St. Petersburg mit Kronstadt *) |                 | Reval mit Baltischport *) |                |
|-------|---------------------------------|-----------------|---------------------------|----------------|
|       | in Fässern                      | in Flaschen     | in Fässern                | in Flaschen    |
| 1898: | 302,996 Pud                     | 127,793 Flasch. | 11,646 Pud                | 18,345 Flasch. |
| 1899: | 313,354 „                       | 144,039 „       | 9,179 „                   | 11,689 „       |
| 1900: | 280,691 „                       | 121,852 „       | 9,443 „                   | 12,600 „       |
| 1901: | 241,665 „                       | 117,170 „       | 22,301 „                  | 6,302 „        |
| 1902: | 232,613 „                       | 106,927 „       | 9,112 „                   | 8,499 „        |
| 1903: | ?                               | ?               | 8,503 „                   | 8,123 „        |
| 1904: | ?                               | ?               | ?                         | ?              |

|       | Libau      |               | Windan     |             |
|-------|------------|---------------|------------|-------------|
|       | in Fässern | in Flaschen   | in Fässern | in Flaschen |
| 1898: | 17,427 Pud | 4,661 Flasch. | 112 Pud    | — Flasch.   |
| 1899: | 16,080 „   | 4,985 „       | 124 „      | 70 „        |
| 1900: | 15,557 „   | 3,700 „       | — „        | — „         |
| 1901: | 13,992 „   | 7,814 „       | — „        | — „         |
| 1902: | 13,591 „   | 7,278 „       | 272 „      | 296 „       |
| 1903: | 16,383 „   | 12,772 „      | 475 „      | 549 „       |
| 1904: | 10,038 „   | 2,350 „       | 543 „      | 322 „       |

#### Champagner in Flaschen:

|       | St. Petersburg mit Kronstadt *) | Reval mit Baltischport *) | Libau    |
|-------|---------------------------------|---------------------------|----------|
|       | Flaschen                        | Flaschen                  | Flaschen |
| 1898: | 586,297                         | 8,277                     | 21,383   |
| 1899: | 664,937                         | 5,650                     | 21,240   |
| 1900: | 673,056                         | 6,682                     | 30,779   |
| 1901: | 683,977                         | 8,865                     | 40,466   |
| 1902: | 714,261                         | 7,136                     | 21,201   |
| 1903: | ?                               | 8,361                     | 25,003   |
| 1904: | ?                               | ?                         | 24,477   |

Auch bei Reval und Libau ist im Jahre 1904 eine Abnahme zu vermerken.

\*) Für die Jahre 1903 und 1904 sind noch keine Daten erhältlich.



Ueber die europäische Grenze Russlands (excl. Finland) gelangten nach den Ermittlungen der statistischen Abtheilung unseres Zolldepartements folgende Quantitäten:

|       | Wein in Fässern | Wein in Flaschen | Champagner       |
|-------|-----------------|------------------|------------------|
|       |                 |                  |                  |
| 1898: | 563 400 Pud     | 278,198 Flaschen | 884,801 Flaschen |
| 1899: | 580,694 „       | 301,946 „        | 1,007,913 „      |
| 1900: | 515,250 „       | 258,221 „        | 1,032,864 „      |
| 1901: | 449,733 „       | 261,972 „        | 1,089,260 „      |
| 1902: | 428,687 „       | 259,155 „        | 1,123,513 „      |
| 1903: | 427,000 „       | 298,000 „        | 1,175,000 „      |
| 1904: | 347,000 „       | 239,000 „        | 1,044,000 „      |

Im Jahre 1904 hat zwar die Einfuhr dieser Artikel eine Einschränkung erfahren, doch ist der Bezug im Hinblick auf die stetig fortschreitende Entwicklung des russischen Weinbaus, sowie die erhebliche Verbesserung der Qualität der russischen Weine bei verhältnissmässig billigen Preisen, noch immer als ein recht ansehnlicher zu bezeichnen.

Die Einfuhr von Reis nach Riga und den anderen Ostseeplätzen hat betragen:

|           | Riga                  | St. Petersburg mit<br>Kronstadt *) | Reval mit<br>Baltischport *) | Windau | Libau  |
|-----------|-----------------------|------------------------------------|------------------------------|--------|--------|
| 1896:     | 28,278 $\frac{1}{2}$  | 93,221                             | 5,675                        | —      | 13,752 |
| 1897:     | 29,474 $\frac{1}{2}$  | 90,271                             | 6,862 $\frac{1}{2}$          | —      | 10,407 |
| 1898:     | 22,507 $\frac{1}{2}$  | 88,530                             | 6,098 $\frac{1}{2}$          | —      | 11,802 |
| 1899:     | 75,568                | 191,809                            | 13,565                       | —      | 21,224 |
| 1900:     | 197,207               | 321,540                            | 101,682                      | —      | 81,211 |
| 1896—1900 | 70,607                | 157,074                            | 26,776                       | —      | 27,679 |
| 1901:     | 108,163 $\frac{1}{2}$ | 217,808                            | 73,836 $\frac{1}{2}$         | —      | 33,882 |
| 1902:     | 129,729 $\frac{1}{2}$ | 330,648                            | 68,340                       | 6,694  | 32,680 |
| 1903:     | 107,489 $\frac{1}{2}$ | ?                                  | 49,729 $\frac{1}{2}$         | 711    | 17,532 |
| 1904:     | 96,414 $\frac{1}{2}$  | ?                                  | ?                            | 2,305  | 27,983 |

Unser Reisimport hat zwar im Berichtsjahre eine recht ansehnliche Höhe erreicht, doch steht er noch immer weit hinter den Bezügen in den Jahren 1900—1903 zurück. Ganz besonders ist dem Berichtsjahre das Jahr 1903 überlegen, in dem eine Mehreinfuhr von über 100,000 Pud zu verzeichnen ist. Dieses war den damaligen, durch das persische Reisausfuhrverbot bedingten ausserordentlichen Verhältnissen zuzuschreiben. Infolge dessen konnten nämlich die Reisschälfabriken in Baku wegen Mangels an Rohmaterial der Nachfrage an billigen Reissorten, die wir von dort beziehen, nicht gerecht werden. Wir mussten daher auch einen Theil unseres Bedarfs an billigem Reis aus dem Auslande beziehen.

\*) Die Daten für 1903 und 1904 sind noch nicht publicirt.

Fast das ganze nach Riga aus Westeuropa gelangende Quantum Reis wird uns von Bremen und Hamburg geliefert.

Weit bedeutender als unser Import von ausländischem Reis ist derjenige der Residenz, während alle anderen baltischen Häfen uns weit unterlegen sind.

Am russischen Gesamtimport über die europäische und asiatische Grenze waren die genannten fünf Ostseehäfen folgendermassen beteiligt:

|                                           | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 |
|-------------------------------------------|------|------|------|------|
|                                           | 0/0  | 0/0  | 0/0  | 0/0  |
| Riga . . . . .                            | 2,5  | 3,4  | 2,6  | 2,3  |
| St. Petersburg mit Kronstadt *) . . . . . | 5,0  | 8,6  | ?    | ?    |
| Reval mit Baltischport *) . . . . .       | 1,7  | 1,8  | 1,2  | ?    |
| Windau . . . . .                          | —    | 0,2  | 0,0  | 0,0  |
| Libau . . . . .                           | 0,4  | 0,8  | 0,4  | 0,7  |

Russlands Einfuhr (excl. Finland) über die europäischen und asiatischen Grenzen belief sich nach Angabe der statistischen Abtheilung unseres Zolldepartements auf:

|                       | über die<br>europäische Grenze | über die<br>asiatische Grenze | Zusammen  |
|-----------------------|--------------------------------|-------------------------------|-----------|
| 1896 :                | 222,711                        | 2,774,584                     | 2,997,295 |
| 1897 :                | 227,113                        | 3,304,367                     | 3,531,480 |
| 1898 :                | 213,818                        | 3,083,400                     | 3,297,218 |
| 1899 :                | 500,335                        | 2,712,482                     | 3,212,817 |
| 1900 :                | 1,506,598                      | 1,412,340                     | 2,918,938 |
| 1896—1900 durchschn.: | 534,115                        | 2,657,434                     | 3,191,549 |
| 1901 :                | 836,319                        | 3,488,949                     | 4,325,268 |
| 1902 :                | 1,234,971                      | 2,598,951                     | 3,833,922 |
| 1903 :                | 870,000                        | 3,296,000                     | 4,166,000 |
| 1904 :                | 834,000                        | 3,409,000                     | 4,243,000 |

Aus vorstehender Tabelle erkennen wir, dass mit der Abnahme des Imports über die asiatische Grenze die Einfuhr über die europäische Grenze wächst. In den Jahren 1903 und 1904 hat sich das Verhältniss zwischen der Einfuhr über beide Grenzen ziemlich gleichmässig gestaltet, da dem Bezuge des persischen Products in beiden Jahren keinerlei Hindernisse im Wege standen.

Ueber das Reisgeschäft im Jahre 1904 äussert sich der Bericht der Hamburger Handelskammer folgendermassen:

„Die Erwartungen, welche im letzten Bericht bezüglich der neuen Ernte ausgesprochen wurden, sind im Grossen und Ganzen vollauf eingetroffen, indem die grossen Ankäufe seitens Japans thatsächlich zu Beginn der Ernte einen wesentlichen Einfluss auf die Preise ausübten. Aber auch selbst in den späteren Monaten trat, trotz der grossen

\*) Die Daten für 1903 und 1904 sind noch nicht publicirt.



Ernte in Birma, keine Abschwächung ein, da Japan infolge des Krieges fast während der ganzen Saison mit grossen Kaufordres im Markte blieb und die Forderungen der Vershiffer stets schlank bewilligte.

Dazu kam, dass die starke Nachfrage für Räume vom Osten nach Europa im Spätsommer eine erhebliche Steigerung der Frachten zur Folge hatte, und dass die Birma-Ernte um 264,000 Tons überschätzt worden war. Diese Umstände machten sich für die europäischen Mühlen sehr fühlbar, denn während für die ersten Ladungen Rongoon-Rohreis  $6/1\frac{1}{2}$  d bezahlt war, stiegen die Preise im Laufe der Saison auf ca.  $7/3$  d.“

Rigas Heringsimport hat betragen :

|               |         |        |           |
|---------------|---------|--------|-----------|
| 1896 :        | 82,071  | Tonnen |           |
| 1897 :        | 57,745  | „      |           |
| 1898 :        | 103,141 | „      |           |
| 1899 :        | 74,727  | „      |           |
| 1900 :        | 71,872  | „      |           |
| 1896 – 1900 : | 77,911  | „      | durchsch. |
| 1901 :        | 69,699  | „      |           |
| 1902 :        | 70,393  | „      |           |
| 1903 :        | 88,450  | „      |           |
| 1904 :        | 87,706  | „      |           |

Der Import des Berichtsjahres war demnach ein verhältnissmässig umfangreicher; er hat fast die Höhe der Einfuhr des Jahres 1903 erreicht und stellte sich um rund 10,000 Tonnen höher als das im Quinquennium 1896–1900 eingeführte Quantum.

Die im vorigjährigen Berichte inbetreff der norwegischen Fetheringe ausgesprochenen Erwartungen haben sich im Berichtsjahre voll auf erfüllt. Die Zufuhren waren reichlich und es entwickelte sich, unterstützt durch gute Qualität, courante Grössen der Heringe und mässige Preise, im Februar und März ein lebhaftes Geschäft, das den ganzen Sommer über anhielt.

In den Frühjahrsmonaten stellten sich die Preise für KKK auf 16 bis 17 Rbl., für KK auf  $15\frac{1}{2}$  bis  $17\frac{1}{2}$  Rbl., für K auf 14 bis  $15\frac{1}{2}$  Rbl. und für MK auf 13 bis 14 Rbl., da aber der neue Fang im Herbst leider wieder einmal misslang und von frischer Waare zu erschwinglichen Preisen nichts zu haben war, stiegen die Preise für alte Waare auf 15 bis 18 Rbl. je nach der Grösse.

Norwegische Vaarheringe bildeten im Berichtsjahre, infolge der nicht zu bewältigenden Concurrenz seitens der über Archangelsk ins Innere importirten zollfreien Heringe, für Riga wieder einen toten Artikel. Im Frühjahr ging ja allerdings etwas zu 14 bis 15 Rbl. ab, später aber, als das Land mit den bedeutend billigeren Heringen aus

Archangelsk überschwemmt wurde, hörte das Geschäft fast gänzlich auf und nur vereinzelte Abschlüsse fanden hin und wieder zu reducirten Preisen statt.

Der Import über Archangelsk, der hauptsächlich aus norwegischen Vaarheringen besteht, soll im Jshre 1904 bereits die Höhe von 150,000 Tonnen erreicht haben, welches Quantum unter normalen Zollverhältnissen sich sonst zum allergrössten Theil auf die Häfen der Ostsee vertheilt hätte. Da der Zoll ca. 6 Rbl. per Tonne beträgt, so ist es keine geringfügige Summe, die dadurch der Krone an Zollgefällen verloren gegangen ist. Bis zum Augenblick schwebt man noch in Ungewissheit, ob die von allen Ostseehäfen an massgebender Stelle gemachten Vorstellungen gegen den fortgesetzten zollfreien Import über Archangelsk von Erfolg begleitet sein werden.

Das Geschäft mit schottischen und englischen Heringen nahm dagegen, ebenso wie mit den Fettheringen einen befriedigenden Verlauf und der misslungene Fettheringsfang bewirkte auch für diese beiden Sorten eine langsam steigende Preisbewegung, die sich im laufenden Jahre noch erheblich verstärkte und die Preise rubelweise erhöhte, was namentlich den englischen Heringen zu Gute kam, da die Vorräthe von schottischen Heringen bereits am Ende des Berichtsjahres stark zusammengeschmolzen waren. Gegen Schluss des Jahres betrugen die Preise für schottische Fulls 19 bis 20 Rbl., Mattfulls 18 bis 19 Rbl., Spents 15 bis 15 $\frac{1}{2}$  Rbl., Shetländer  $\frac{1}{2}$  bis 1 Rbl. höher, Yarmouth Fulls 19 bis 19 $\frac{1}{2}$  Rbl., Mattfulls 18 bis 18 $\frac{1}{2}$  Rbl. und Matties 17 $\frac{1}{4}$  bis 17 $\frac{3}{4}$  Rbl.

Ueber unsere Nachbarhäfen gingen folgende Quantitäten (in Tonnen):

|                        | St. Petersburg<br>m. Kronstadt | Reval mit<br>Baltischport | Windau | Libau   |
|------------------------|--------------------------------|---------------------------|--------|---------|
| 1896:                  | 128,897                        | 28,033                    | 7,466  | 190,221 |
| 1897:                  | 127,380                        | 27,932                    | 2,262  | 114,911 |
| 1898:                  | 158,286                        | 63,449                    | 3,131  | 193,837 |
| 1899:                  | 108,833                        | 38,450                    | 1,086  | 111,292 |
| 1900:                  | 118,563                        | 49,934                    | 601    | 133,805 |
| 1896—1900: durchschn.: | 128,392                        | 41,559                    | 2,909  | 148,813 |
| 1901:                  | 151,573                        | 32,588                    | 1,253  | 150,419 |
| 1902:                  | 140,119                        | 38,789                    | 185    | 195,336 |
| 1903:                  | 159,000                        | 45,967                    | 405    | 229,694 |
| 1904:                  | 183,000                        | 42,000                    | 1,802  | 275,038 |

Libau stellt demnach den bedeutendsten Importhafen für diesen Artikel dar; sein Bezug ist neuerdings von Jahr zu Jahr gewachsen. St. Petersburg steht an zweiter Stelle, Riga nimmt erst den dritten, Reval den vierten und endlich Windau den letzten Platz ein.



Die Einfuhr von Heringen ins gesammte europäische Russland (excl. Finland) belief sich nach den Ermittlungen des Zolldepartements seit dem Jahre 1896 auf:

|                       |               |
|-----------------------|---------------|
| 1896 :                | 7,476,042 Pud |
| 1897 :                | 5,911,770 „   |
| 1898 :                | 8,583,174 „   |
| 1899 :                | 6,364,860 „   |
| 1900 :                | 6,361,255 „   |
| 1896—1900: durchschn. | 6,939,420 „   |
| 1901 :                | 7,696,555 „   |
| 1902 :                | 7,728,539 „   |
| 1903 :                | 9,830,000 „   |
| 1904 :                | 11,233,000 „  |

Ein bedeutender Theil des Imports nimmt seinen Weg aus den mit uns concurrirenden deutschen Häfen über die westliche Trockengrenze. Im Jahre 1904 waren es ca. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Pud gegen 4,8 Mill Pud im Jahre 1903 und je 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mill. Pud in den Jahren 1901 und 1902.

Russlands Bezug von ausländischen Heringen hat im Berichtsjahre eine noch nicht dagewesene Höhe erreicht. Er umfasste 11,2 Millionen Pud gegen 9,8 Millionen Pud im Jahre 1903, das bis dahin die höchste Importziffer aufgewiesen hatte. Der Bedarf an diesem ein wichtiges Volksnahrungsmittel darstellenden Artikel ist demnach im Steigen begriffen, was im Hinblick auf den durch Raubfischerei bedingten stetigen Niedergang des Heringsfangs im Wolga-Kaspi-Rayon nicht Wunder nehmen kann.

Rigas und unserer Nachbarhäfen Salzeinfuhr aus dem Auslande umfasste:

|                       | Riga<br>Pud                        | St. Petersburg<br>mit Kronstadt*)<br>Pud | Reval mit<br>Baltischport*)<br>Pud | Libau<br>Pud |
|-----------------------|------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------|--------------|
| 1896 :                | 34,175                             | 13,458                                   | 21,652                             | 327          |
| 1897 :                | 29,865 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 15,431                                   | 12,223                             | 626          |
| 1898 :                | 17,651 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 13,041                                   | 14,773                             | 6,332        |
| 1899 :                | 14,644                             | 13,876                                   | 24,286                             | 1,356        |
| 1900 :                | 8,075                              | 378                                      | 20,800                             | 459          |
| 1896—1900 durchschn.: | 20,822                             | 11 237                                   | 18,747                             | 1,820        |
| 1901 :                | 8,855                              | 1,284                                    | 22,299                             | 995          |
| 1902 :                | 14,594 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 773                                      | 29,899                             | 2,069        |
| 1903 :                | 11,798 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ?                                        | 35,092                             | 1,888        |
| 1904 :                | 17,113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ?                                        | ?                                  | 1,772        |

\*) Die Daten pro 1903 und 1904 sind noch nicht publicirt.

Der frühere so bedeutende Bezug von ausländischem Salz hat infolge der im Jahre 1880 decretirten Abschaffung der Salzaccise und der Einführung des hohen Importzolles eine solche Einschränkung erfahren, dass er heutzutage kaum der Erwähnung werth ist.

Andererseits ist dadurch die einheimische, namentlich die süd-russische Production so stark gefördert worden, dass sie den Bedarf völlig zu decken im Stande ist.

Die Ostseehäfen beziehen ihren Bedarf an Salz aus der Krim und zwar auf dem Seewege. Nach Riga, Reval und Libau gelangten folgende Quantitäten südrussischen Salzes:

|                       | Riga                                  | Reval mit Baltischport*) | Libau     |
|-----------------------|---------------------------------------|--------------------------|-----------|
| 1896 :                | 2,032,744                             | 1,422,300                | 1,111,897 |
| 1897 :                | 1,608,809                             | 1,295,221                | 2,039,934 |
| 1898 :                | 1,900,881                             | 1,358,400                | 651,701   |
| 1899 :                | 1,838,520 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 1,470,900                | 1,040,055 |
| 1900 :                | 1,882,376                             | 1,229,000                | 429,930   |
| 1896—1900 durchschn.: | 1,852,666                             | 1,355,164                | 1,054,703 |
| 1901 :                | 2,299,461                             | 1,375,000                | 1,270,490 |
| 1902 :                | 2,771,536 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 1,386,500                | 546,768   |
| 1903 :                | 2,761,071                             | 1,393,765                | 722,600   |
| 1904 :                | 2,752,322                             | ?                        | 693,300   |

Die höchsten Ziffern weist Riga auf, dessen Zufuhr sich in steigender Richtung bewegt. Reval steht an zweiter und Libau an dritter Stelle. Für St. Petersburg liegen uns keine Angaben vor.

Russlands Import an ausländischem Salz über die europäische Grenze (excl. Finland) belief sich nach officiellen Daten seit dem Jahre 1896 auf:

|                              |             |
|------------------------------|-------------|
| 1896 :                       | 622,817 Pud |
| 1897 :                       | 516,367 „   |
| 1898 :                       | 614,372 „   |
| 1899 :                       | 538,131 „   |
| 1900 :                       | 566,709 „   |
| 1896—1900 durchschnittlich : | 571,679 „   |
| 1901 :                       | 415,053 „   |
| 1902 :                       | 590,026 „   |
| 1903 :                       | 554,000 „   |
| 1904 :                       | 445,000 „   |

Diese verhältnissmässig geringen Quantitäten bestehen aus rothem Steinsalz und sehr feinem Tischsalz.

\*) Für das Jahr 1904 sind die Daten noch nicht publicirt.



Die Gesamtausbeute an Salz in allen Productionsgebieten Russlands hat nach dem Jahrbuch des Finanzministeriums (Ежегодникъ Министерства Финансовъ) Jahrgang 1903 Seite 810 betragen:

|                       |             |     |
|-----------------------|-------------|-----|
| 1891—1895 durchschn.: | 85,543,000  | Pud |
| 1896:                 | 82,188,000  | „   |
| 1897:                 | 93,353,000  | „   |
| 1898:                 | 91,917,000  | „   |
| 1899:                 | 102,647,000 | „   |
| 1900:                 | 120,147,000 | „   |
| 1896—1900 durchschn.: | 98,050,000  | „   |
| 1901:*)               | 104,146,000 | „   |

Die russische Salzproduction nahm gleich nach Aufhebung der Accise einen sehr grossen Aufschwung, machte aber dann, trotz der grossen Bodenreichthümer an Salz, nur sehr mässige Fortschritte. Die durchschnittliche Ausbeute in den beiden letztverflossenen Jahrzehnten (1891—1895 und 1896—1900) ist von 85 $\frac{1}{2}$  Millionen Pud auf 98 Mill. Pud, d. h. um nur 12 $\frac{1}{2}$  Millionen Pud gestiegen.

Die Hauptbedingung für eine wesentliche Weiterentwicklung der Ausbeute von Salz ist die Erweiterung der chemischen Industrie.

Rigas Import an Farbehölzern in Scheiten und Blöcken, sowie an Quercitron, Quebrachholz und verschiedenen Gerbstoffen hat betragen:

|            | Farbehölzer in Scheiten<br>und Blöcken,<br>sowie Quercitron und<br>Quebrachholz<br>Pud | Gerbstoffe (Dividivi,<br>Sumach, Myrcbalanen,<br>Mimosarinde, Gerbe-<br>extracte etc.)<br>Pud |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1896:      | 1,057,561                                                                              | 34,321                                                                                        |
| 1897:      | 838,614                                                                                | 38,193 $\frac{1}{2}$                                                                          |
| 1898:      | 979,802                                                                                | 65,325                                                                                        |
| 1899:      | 659,140                                                                                | 80,321                                                                                        |
| 1900:      | 1,691,966                                                                              | 40,141                                                                                        |
| 1896—1900: | 1,045,417                                                                              | 51,660 durchschn.                                                                             |
| 1901:      | 1,286,766                                                                              | 76,941 $\frac{1}{2}$                                                                          |
| 1902:      | 1,020,644 $\frac{1}{2}$                                                                | 88,228 $\frac{1}{2}$                                                                          |
| 1903:      | 1,566,622 $\frac{1}{2}$                                                                | 104,085 $\frac{1}{2}$                                                                         |
| 1904:      | 1,769,989                                                                              | 142,277 $\frac{1}{2}$                                                                         |

Sowohl die Einfuhr von Farbehölzern als von Gerbstoffen hat im Berichtsjahre ihren Höhepunkt erreicht. Die Zunahme im Vergleich mit dem Jahre 1903 beträgt 200,000 resp. 38,000 Pud. Das Gros der hierher gelangenden Farbeholzmengen ist für die in Mühlgraben belegene grosse Farbeholzextract-Fabrik bestimmt.

\*) Neuere Daten sind noch nicht publicirt worden.

Ein sehr bedeutender Theil der in der ersten der obigen Tabellen angegebenen Einfuhrmengen besteht aus Quebrachoholz (1904: 720,526 Pud, 1903: 588,793 Pud, 1902: 555,720 Pud und 1901: 672,092<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Pud). Als Hauptlieferant für Farbehölzer kommt Amerika in Betracht, das als wichtigstes Productionsland der Welt figurirt. Die Vermittlerrolle Westeuropas im Handel mit diesem Artikel hat bei uns keine Bedeutung erlangt.

Als Importplatz für diesen Artikel ist ausser Riga von allen russischen Häfen nur noch St. Petersburg nennenswerth, was aus folgender vergleichenden Tabelle, die den Import der baltischen Häfen an Farbehölzern, Quercitron, anderen vegetabilischen Farbstoffen, und Quebrachoholz zur Darstellung bringt, hervorgeht:

|            | Riga                                  | St. Petersburg<br>mit<br>Kronstadt*) | Reval mit<br>Baltisch-<br>port*)   | Libau   |            |
|------------|---------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|---------|------------|
|            |                                       | Pud                                  | Pud                                | Pud     |            |
| 1896:      | 1,057,561                             | 915,389                              | 27,500                             | 377,366 |            |
| 1897:      | 838,614                               | 768,657                              | 26,066 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 6,747   |            |
| 1898:      | 979,802                               | 832,907                              | 28,769 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 36,140  |            |
| 1899:      | 659,140                               | 883,871                              | 21,030                             | 212,679 |            |
| 1900:      | 1,691,966                             | 518,344                              | 17,858 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 205,160 |            |
| 1896—1900: | 1,045,417                             | 783,834                              | 24,245                             | 167,618 | durchschn. |
| 1901:      | 1,286,766                             | 926,531                              | 14,152                             | 38,816  |            |
| 1902:      | 1,020,644 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 774,553                              | 22,218                             | 9,108   |            |
| 1903:      | 1,566,622 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ?                                    | 13,248                             | 6,927   |            |
| 1904:      | 1,769,989                             | ?                                    | ?                                  | 854     |            |

Diese Häfen participirten an der russischen Gesamteinfuhr in den letzten vier Jahren wie nachstehend:

|                                              | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 |
|----------------------------------------------|------|------|------|------|
|                                              | %    | %    | %    | %    |
| Riga mit . . . . .                           | 37,3 | 38,4 | 54,1 | 58,9 |
| St. Petersburg und Kronstadt*) mit . . . . . | 26,9 | 29,1 | ?    | ?    |
| Reval und Baltischport*) mit . . . . .       | 0,4  | 0,8  | 0,5  | ?    |
| Libau mit . . . . .                          | 1,1  | 0,4  | 0,2  | 0,0  |

Russlands Import über die europäische Grenze (excl. Finland) an Farbehölzern in Scheiten und Blöcken (Rothholz, Blauholz), an Quercitron, Quebrachoholz und anderen nicht besonders benannten vegetabilischen Farbstoffen hat nach den Ermittlungen unseres Zolldepartements betragen:

|       |               |
|-------|---------------|
| 1896: | 2,663,725 Pud |
| 1897: | 1,958,751 „   |
| 1898: | 2,088,070 „   |
| 1899: | 2,548,280 „   |

\*) Die Daten für 1903 und 1904 sind noch nicht publicirt.



|               |           |                    |
|---------------|-----------|--------------------|
| 1900 :        | 2,290,176 | Pud                |
| 1896 - 1900 : | 2,309,800 | „ durchschnittlich |
| 1901 :        | 3,448,853 | „                  |
| 1902 :        | 2,658,676 | „                  |
| 1903 :        | 2,894,000 | „                  |
| 1904 :        | 3,003,000 | „                  |

Der Bezug des jüngst verflossenen Jahres wird demnach nur von dem des Jahres 1901 übertroffen.

Im Farbholzhandel haben sich leider, wie der Sachverständigen-Bericht der Hamburger Handelskammer schreibt, im Jahre 1904 nicht die guten Erwartungen erfüllt, welche im Allgemeinen Ende 1903 gehegt wurden, denn das Jahr 1904 hat manche Enttäuschung durch fortwährenden Rückgang der Preise in fast allen Farbhölzern und durch andauernd überaus ruhiges Geschäft gebracht. Es fehlte im ganzen Jahre die sonst gewohnte rege Kauflust und liegt der Hauptgrund hauptsächlich an dem schleppenden Export der Textilindustrie sowie an dem Ausbruch des russisch-japanischen Krieges und dann an der bereits im Sommer eingestellten Schifffahrt elbaufwärts. Letzterer Umstand bewirkte, dass die Consumenten ihre Waaren erst vier bis fünf Monate später erhielten und jetzt noch von Vorräthen arbeiten, die längst consumirt sein sollten. Daher war am Schlusse des Jahres verhältnissmässig nur recht schwache Frage. Die Preise der Farbhölzer waren um die Jahreswende so billig, dass sie mit den künstlichen Farbstoffen erfolgreich concurriren konnten. Der Markt schloss in sehr ruhiger Stimmung.

Quebrachholz war während des ganzen Jahres in sehr fester Lage, nur hin und wieder waren etwas flauere Momente. Die Preise setzten in den ersten Monaten die in 1903 begonnene Steigerung weiter fort und blieben mit kleinen Schwankungen im weiteren Verlauf des Jahres beständig. Erst in den letzten Monaten des Jahres schien ein Umschwung der Preise möglich zu sein, da die Käufer etwas zurückhaltender waren, doch sind nach Berichten aus Argentinien grosse Käufe für die heimische Gerberei und die argentinische Extractfabrikation, wie auch von Amerika gemacht, so dass das Jahr in sehr fester Stimmung und zu den höchsten diesjährigen Preisen schloss.

Riga und unsere Nachbarhäfen bezogen an Korkholz :

|        | Riga                  | St. Petersburg<br>mit Kronstadt | Reval mit<br>Baltischport | Pernau | Windau | Libau   |
|--------|-----------------------|---------------------------------|---------------------------|--------|--------|---------|
| 1896 : | 287,005               | 57,417                          | 7,494 $\frac{1}{2}$       | 10,201 | 893    | 123,804 |
| 1897 : | 323,895 $\frac{1}{2}$ | 57,163                          | 3,401 $\frac{1}{2}$       | 11,606 | —      | 263,013 |
| 1898 : | 269,595 $\frac{1}{2}$ | 64,602                          | 8,230                     | 10,319 | —      | 97,241  |
| 1899 : | 208,922               | 24,513                          | 20,134                    | 2,856  | —      | 76,296  |
| 1900 : | 292,137               | 62,699                          | 16,480 $\frac{1}{2}$      | 5,022  | —      | 135,249 |

|               | Riga                                | St. Petersburg<br>mit Kronstadt*) | Reval mit<br>Baltischport*)        | Pernau*) | Windau | Libau   |
|---------------|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|----------|--------|---------|
| 1896 - 1900 : | 276,311                             | 53,279                            | 11,148                             | 8,001    | 179    | 139,120 |
| 1901 :        | 374,349                             | 38,010                            | 34,004 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 388      | —      | 213,294 |
| 1902 :        | 454,223 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 28,588                            | 8,801 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 10,413   | 2,268  | 206,599 |
| 1903 :        | 375,190                             | ?                                 | 16,495 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ?        | 113    | 197,103 |
| 1904 :        | 300,874                             | ?                                 | ?                                  | ?        | 1,239  | 200,166 |

Rigas Import von Korkholz, der in den Jahren 1901 bis 1903 besonders umfangreich war, weist im Berichtsjahre eine Abnahme auf, die sich im Vergleich mit dem Jahre 1903 auf etwa 75,000 Pud stellt. Trotzdem ist der Bezug des Berichtsjahres von über 300,000 Pud noch immer als ein recht ansehnlicher zu bezeichnen.

Unter den anderen Ostseeplätzen ragt Libau hervor. Diese beiden Häfen zusammen bezogen im Jahre 1904 über 500,000 Pud, was 58<sup>0</sup>/<sub>0</sub> der russischen Totaleinfuhr ausmacht. Die wichtigsten Lieferanten Rigas stellen Afrika und Portugal dar. Letzteres, das früher eine dominirende Rolle spielte, ist seit dem Jahre 1896 von Afrika an die zweite Stelle gedrängt worden.

Von den nach Riga gelangten Quantitäten Korkholz kamen in den letzten 4 Jahren

|        | aus Portugal                     | aus Afrika                       |
|--------|----------------------------------|----------------------------------|
| 1901 : | 30,0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 60,0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| 1902 : | 43,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 47,5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| 1903 : | 37,4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 53,9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| 1904 : | 20,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 53,1 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |

Der Korkholzimport der Residenz dürfte in den zwei letztverflossenen Jahren, für die uns keine Daten vorliegen, infolge der im Jahre 1903 dort stattgehabten Eröffnung einer grossen Krons-Korkenfabrik nicht unerheblich gewachsen sein. Auch in anderen Ortschaften des Reichs, namentlich in Odessa, sind in letzter Zeit ansehnliche Korkindustrieen entstanden, während dieser Industriezweig früher nur in Riga, Libau und Moskau vertreten war.

Odessas Bezug an Korkholz umfasste\*) :

|               |         |                    |
|---------------|---------|--------------------|
| 1896 :        | 62,095  | Pud                |
| 1897 :        | 110,708 | "                  |
| 1898 :        | 121,416 | "                  |
| 1899 :        | 99,719  | "                  |
| 1900 :        | 123,904 | "                  |
| 1896 - 1900 : | 111,568 | " durchschnittlich |
| 1901 :        | 213,446 | "                  |
| 1902 :        | 194,891 | "                  |

\*) Für die Jahre 1903 und 1904 sind die Daten noch nicht publicirt.



Ueber die europäische Grenze Russlands (excl. Finland) wurden nach officiellen Daten folgende Quantitäten Korkholz eingeführt:

|            |         |                      |
|------------|---------|----------------------|
| 1891—1895: | 409,789 | Pud durchschnittlich |
| 1896:      | 612,976 | „                    |
| 1897:      | 910,269 | „                    |
| 1898:      | 689,829 | „                    |
| 1899:      | 572,296 | „                    |
| 1900:      | 685,822 | „                    |
| 1896—1900: | 694,238 | „ durchschnittlich   |
| 1901:      | 889,978 | „                    |
| 1902:      | 784,762 | „                    |
| 1903:      | 851,000 | „                    |
| 1904:      | 851,000 | „                    |

Seit dem Jahrfünft 1891—1895 hat sich demnach der Import mehr als verdoppelt, was zum Theil der Einführung des Kronsbranntweinmonopols zuzuschreiben ist.

An künstlichen Düngemitteln, sowie an Rohphosphaten gelangten nach Riga:

|                        | künstliche Düngemittel<br>(incl. Chilisalpeter) |     | Rohphosphate              |
|------------------------|-------------------------------------------------|-----|---------------------------|
| 1896:                  | 1,208,852                                       | Pud | 224,857 $\frac{1}{2}$ Pud |
| 1897:                  | 849,630                                         | „   | 623,984 „                 |
| 1898:                  | 1,311,829                                       | „   | 308,970 „                 |
| 1899:                  | 1,470,261 $\frac{1}{2}$                         | „   | 796,397 „                 |
| 1900:                  | 1,493,828                                       | „   | 628,483 $\frac{1}{2}$ „   |
| 1896—1900: durchschn.: | 1,266,880                                       | „   | 516,538 „                 |
| 1901:                  | 2,093,816                                       | „   | 806,188 $\frac{1}{2}$ „   |
| 1902:                  | 2,952,942 $\frac{1}{2}$                         | „   | 387,274 „                 |
| 1903:                  | 2,173,797 $\frac{1}{2}$                         | „   | 462,172 $\frac{1}{2}$ „   |
| 1904:                  | 2,082,808 $\frac{1}{2}$                         | „   | 459,900 „                 |

Seit dem Jahre 1902, in dem der Import künstlicher Düngemittel seinen Höhepunkt erreicht hatte, ist die Einfuhr dieser Artikel zurückgegangen. Im Jahre 1904 wurden etwa 90,000 Pud weniger bezogen als im Vorjahre, während der Ausfall im Vergleich mit dem Jahre 1902 rund 870,000 Pud ausmacht. An Rohphosphaten, die für unsere locale Industrie bestimmt sind, wurden in den beiden letzten Jahren fast gleiche Quantitäten bezogen.

Die Preise für Superphosphate, die sich in den Jahren 1901 bis 1903 auf 3 Rubel pro Sack von 6 Pud stellten, betrugen im Berichtsjahre 2 Rubel 70 bis 80 Kopeken pro Sack.

Nach den einzelnen Sorten gliederte sich unsere Einfuhr an Düngemitteln folgendermassen:

|                     | 1896 *)                               | 1897 *) | 1898                                | 1899                                  |
|---------------------|---------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| Superphosphate . .  | 667,356                               | 499,812 | 789,470                             | 805,140                               |
| Thomasphosphate . . | 363,620                               | 142,493 | 357,054 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 325,439                               |
| Kainit . . . . .    | 91,736                                | 88,176  | 106,046                             | 201,204                               |
| Chilisalpeter . . . | 32,360 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    | 44,197  | 55,164                              | 85,242                                |
| Versch. Düngemittel | —                                     | 7,042   | 4,094 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 53,236 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    |
| Zusammen            | 1,155,072 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 781,720 | 1,311,829                           | 1,470,261 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |

|                     | 1900                                | 1896/1900<br>durchschnittlich | 1901                                | 1902                                  |
|---------------------|-------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| Superphosphate . .  | 689,832                             | 690,322                       | 819,325                             | 1,186,279                             |
| Thomasphosphate . . | 459,635                             | 329,648                       | 890,758                             | 1,288,496                             |
| Kainit . . . . .    | 235,556 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 144,544                       | 267,415 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 328,550                               |
| Chilisalpeter . . . | 106,170                             | 64,627                        | 115,427                             | 140,877                               |
| Versch. Düngemittel | 2,634 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 13,401                        | 890 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | 8,740 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     |
| Zusammen            | 1,493,828                           | 1,242,542                     | 2,093,816                           | 2,952,942 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |

|                     | 1903                                  | 1904                                  |
|---------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Superphosphat . .   | 806,566                               | 737,562 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   |
| Thomasphosphate . . | 1,026,808                             | 971,997                               |
| Kainit . . . . .    | 230,700                               | 277,364 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   |
| Chilisalpeter . . . | 92,308                                | 67,251 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    |
| Versch. Düngemittel | 17,415 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    | 28,633                                |
| Zusammen            | 2,173,797 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 2,082,808 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |

Alle Düngstoffsorten, mit Ausnahme von Kainit, weisen einen Minderimport im Vergleich mit dem Jahre 1903 auf. Kainit und Chilisalpeter werden uns ausschliesslich von Deutschland geliefert, während die Thomasphosphate zur Hälfte aus Belgien und zur anderen Hälfte aus Grossbritannien stammen. Letzteres versorgt uns auch hauptsächlich mit Superphosphaten.

Die nach Riga in den letzten Jahren gelangenden Quantitäten Rohphosphate kommen in ihrem ganzen Umfange aus Afrika, während früher Amerika als Hauptbezugsland figurirte.

Libaus Düngstoffimport vertheilte sich auf die einzelnen Sorten wie nachstehend:

\*) Die Gliederung des 1896 er und 1897 er Imports von künstlichen Düngemitteln nach den einzelnen Sorten beruht auf privaten Ermittlungen; daraus erklärt es sich auch, dass die Totalsummen der eingeführten Quantitäten mit den weiter oben angeführten, vom Zollamte aufgegebenen, nicht übereinstimmen.



|                     | 1896<br>Pud | 1897<br>Pud | 1898<br>Pud | 1899<br>Pud | 1900<br>Pud |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Superphosphate . .  | 278,899     | 297,116     | 330,046     | 374,687     | 289,311     |
| Thomasphosphate . . | 331,871     | 454,177     | 438,669     | 463,565     | 620,959     |
| Kainit . . . . .    | 20,494      | 36,792      | 65,883      | 41,082      | 81,710      |
| Chilisalpeter . . . | 157,527     | 87,063      | 79,314      | 75,742      | 69,800      |
| Versch. Düngemittel | 13          | 66          | 127         | 18          | 7,173       |
| Zusammen            | 788,804     | 875,214     | 914,039     | 955,094     | 1,068,953   |

|                     | 1896/1900<br>durchschnittlich<br>Pud | 1901<br>Pud | 1902<br>Pud | 1903<br>Pud | 1904<br>Pud |
|---------------------|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Superphosphate . .  | 314,012                              | 204,245     | 457,170     | 348,607     | 361,813     |
| Thomasphosphate . . | 461,848                              | 531,457     | 386,702     | 614,614     | 562,428     |
| Kainit . . . . .    | 49,192                               | 89,522      | 83,225      | 48,639      | 54,864      |
| Chilisalpeter . . . | 93,889                               | 21,587      | 68,939      | 74,511      | 157,493     |
| Versch. Düngemittel | 1,480                                | 51          | 13          | 12          | —           |
| Zusammen            | 920,421                              | 846,862     | 996,049     | 1,086,383   | 1,136,598   |

Sehr stark gewachsen ist hier der Import von Chilisalpeter, der sich dem Jahre 1903 gegenüber verdoppelt hat.

Reval importirte folgende Quantitäten\*):

|                     | 1896   | 1897    | 1898                   | 1899    | 1900    |
|---------------------|--------|---------|------------------------|---------|---------|
| Superphosphate . .  | 9,300  | 278     | —                      | 47,625  | 632     |
| Thomasphosphate . . | —      | 80,437  | 154,608 <sup>1/2</sup> | 48,815  | 162,082 |
| Kainit . . . . .    | 49,201 | 43,150  | 55,094 <sup>1/2</sup>  | 58,709  | 108,462 |
| Chilisalpeter . . . | 14,172 | 32,177  | 23,664 <sup>1/2</sup>  | 28,541  | 25,388  |
| Versch. Düngem.     | 171    | 624     | 195                    | 2       | 72      |
| Zusammen            | 72,844 | 156,666 | 233,562 <sup>1/2</sup> | 183,692 | 296,636 |

|                     | 1896/1900<br>durchschnittlich | 1901                   | 1902                   | 1903                   |
|---------------------|-------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Superphosphate . .  | 11,567                        | 330 <sup>1/2</sup>     | 24,139                 | 10,129                 |
| Thomasphosphate . . | 89,189                        | 135,995 <sup>1/2</sup> | 168,664 <sup>1/2</sup> | 161,785 <sup>1/2</sup> |
| Kainit . . . . .    | 62,923                        | 197,825                | 183,662                | 146,347                |
| Chilisalpeter . . . | 24,788                        | 36,617 <sup>1/2</sup>  | 37,990 <sup>1/2</sup>  | 65,003                 |
| Versch. Düngem.     | 213                           | 6 <sup>1/2</sup>       | 6 <sup>1/2</sup>       | —                      |
| Zusammen            | 188,680                       | 370,775                | 414,462 <sup>1/2</sup> | 383,264 <sup>1/2</sup> |

Der Antheil der einzelnen Ostseehäfen an der russischen Gesamteinfuhr von Superphosphaten, Thomasschlacken und Kainit hat betragen:

\*) Die Daten pro 1904 sind noch nicht publicirt.

|                 | Superphosphate |      |      |      | Thomasschlacken |      |      |      |
|-----------------|----------------|------|------|------|-----------------|------|------|------|
|                 | 1901           | 1902 | 1903 | 1904 | 1901            | 1902 | 1903 | 1904 |
|                 | %              | %    | %    | %    | %               | %    | %    | %    |
| Riga . . . . .  | 57,7           | 57,6 | 52,0 | 45,1 | 32,7            | 52,9 | 38,5 | 37,4 |
| Reval . . . . . | 0,0            | 1,2  | 0,7  | ?    | 5,0             | 6,9  | 6,1  | ?    |
| Libau . . . . . | 14,4           | 22,2 | 22,5 | 22,1 | 19,5            | 15,9 | 23,1 | 21,7 |
| Zusammen        | 72,1           | 81,0 | 75,2 | ?    | 57,2            | 75,7 | 67,7 | ?    |

|                 | K a i n i t |      |      |      |
|-----------------|-------------|------|------|------|
|                 | 1901        | 1902 | 1903 | 1904 |
|                 | %           | %    | %    | %    |
| Riga . . . . .  | 28,5        | 30,4 | 31,6 | 47,3 |
| Reval . . . . . | 21,1        | 17,0 | 20,1 | ?    |
| Libau . . . . . | 9,5         | 7,7  | 6,7  | 9,4  |
| Zusammen        | 59,1        | 55,1 | 58,4 | ?    |

Das Gros des russischen Imports nimmt demnach seinen Weg über die baltischen Häfen, unter denen Riga an der Spitze steht.

Russlands Düngemittel-Import über die europäische Grenze (excl. Finland) umfasste nach den Ermittlungen der statistischen Abtheilung unseres Zolldepartements folgende Quantitäten:

|                                                                                              | 1904      | 1903      | 1902      | 1901      | 1900      | 1899      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                                                                                              | Pud       | Pud       | Pud       | Pud       | Pud       | Pud       |
| Phosphorite, natürliche, ungemahlene                                                         | 722,000   | 667,000   | 348,037   | 479,736   | 309,845   | 342,359   |
| Andere nat. Düngemittel (Guano etc.), rohe Knochen jeder Art, ausser den besonders benannten | 22,000    | —         | 4,927     | 7,395     | 18,717    | 4,011     |
| Thomasschlacke, ungemahlene . . .                                                            | —         | 64,000    | 6,425     | —         | —         | 91,834    |
| Rohe Knochen, gemahlene, Phosphorite, gemahlene .                                            | 7,000     | 27,000    | 2,063     | 5,131     | 1,799     | 23,538    |
| Thomasschlacke, gemahlene . . . .                                                            | 2,597,000 | 2,599,000 | 2,428,967 | 2,726,259 | 2,544,244 | 2,198,690 |
| Superphosphate . .                                                                           | 1,637,000 | 1,550,000 | 2,059,212 | 1,419,526 | 1,344,696 | 1,673,400 |
| Mit Schwefelsäure bearbeitete Knochen, Compost, Poudrette jeder Art . . . .                  | 214,000   | 190,000   | 123,857   | 17,007    | 31,158    | 10,366    |
| Knochen, gebrannte, Knochen-Asche u. -Kohle . . . .                                          | 2,000     | 1,000     | 546       | 1,719     | 1,456     | 472       |
| Stassfurter Salze in natürl. Zustande (wenn auch gemahlen) . . . .                           | 586,000   | 729,000   | 1,081,646 | 938,620   | 772,187   | 461,446   |
| Chlorkali, schwefelsaures Kali . . .                                                         | 339,000   | 183,000   | 128,679   | 152,669   | 161,357   | 239,834   |
| Chilialpeter . . .                                                                           | 1,037,000 | 881,000   | 981,453   | 981,799   | 861,669   | 910,902   |
| Total . . . .                                                                                | 7,163,000 | 6,891,000 | 7,165,812 | 6,729,861 | 6,047,128 | 5,956,852 |



Der Import des Berichtsjahres, der ebenso umfangreich war wie der des Jahres 1902, stellte sich dem Jahre 1903 gegenüber um circa 270,000 Pud höher. Beim Bezuge der einzelnen Sorten ist zu vermerken, dass Stassfurter Salze eine Minderung von rund 140,000 Pud aufweisen, während die Einfuhr von Chlorkali und Chilisalpeter um je 156,000 Pud gewachsen ist.

An Soda und Pottasche wurden nach Riga eingeführt:

|                             | Soda                                 |  | Pottasche                           |
|-----------------------------|--------------------------------------|--|-------------------------------------|
| 1891—1895 durchschnittlich: | 144,630 Pud                          |  | 2,539 Pud                           |
| 1896:                       | 171,699 „                            |  | 7,605 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ |
| 1897:                       | 163,597 „                            |  | 2,123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ |
| 1898:                       | 177,874 „                            |  | 22,837 „                            |
| 1899:                       | 86,792 „                             |  | 8,736 „                             |
| 1900:                       | 46,699 „                             |  | 6,133 „                             |
| 1896—1900 durchschnittlich: | 129,332 „                            |  | 9,487 „                             |
| 1901:                       | 48,950 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ |  | 7,670 „                             |
| 1902:                       | 41,430 „                             |  | 4,814 „                             |
| 1903:                       | 28,501 „                             |  | 4,846 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ |
| 1904:                       | 12,666 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ |  | 9,096 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ |

Unser Bezug von ausländischer Soda, der früher ein recht ansehnlicher war, ist infolge der starken Entwicklung der einheimischen Sodafabrikation und der hohen Schutzzölle auf ein Minimum herabgesunken. Die kleinen Einfuhrmengen, die zu Specialzwecken bestimmt sind, werden uns hauptsächlich von Belgien und in zweiter Linie von Grossbritannien geliefert.

Noch geringfügiger sind die von unseren Nachbarhäfen bezogenen Quantitäten, es importirten nämlich:

|       | Riga                               | St. Petersburg<br>mit Kronstadt*) | Reval mit<br>Baltischport*) | Libau |
|-------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|-------|
|       | Pud                                | Pud                               | Pud                         | Pud   |
| 1901: | 56,620 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 21,372                            | 8,984                       | 1,622 |
| 1902: | 46,244                             | 22,666                            | 10,498                      | 2,581 |
| 1903: | 33,347 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ?                                 | 7,101                       | 3,209 |
| 1904: | 21,763                             | ?                                 | ?                           | 948   |

Der Totalimport Russlands über die europäische Grenze (excl. Finland) gestaltete sich nach den Ausweisen unseres Zolldepartements folgendermassen in Pud:

|                                                                | 1898      | 1899    | 1900    | 1901    |
|----------------------------------------------------------------|-----------|---------|---------|---------|
| Aetznatrium und Aetzkalium .                                   | 435,409   | 345,538 | 88,415  | 71,377  |
| Doppelkohlensaures Natrium und Kalium . . . . .                | 94,179    | 93,343  | 74,434  | 17,811  |
| Soda (kohlensaures Natrium) und Pottasche (kohlensaur. Kalium) | 568,491   | 293,611 | 93,493  | 67,122  |
| Zusammen                                                       | 1,098,079 | 732,492 | 256,342 | 156,310 |

\*) Die Daten pro 1903 und 1904 sind noch nicht publicirt.

|                                                                             | 1902    | 1903   | 1904   |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------|--------|--------|
| Aetznatrium und Aetzkalium . . . . .                                        | 61,271  | 48,000 | 16,000 |
| Doppelkohlensaures Natrium und Kalium .                                     | 7,647   | 7,000  | 6,000  |
| Soda (kohlensaures Natrium) und Pottasche<br>(kohlensaures Kalium). . . . . | 73,655  | 39,000 | 27,000 |
| Zusammen                                                                    | 142,573 | 94,000 | 49,000 |

Es ist demnach im Laufe der letzten 7 Jahre ein beispielloser Rückgang eingetreten. Beim Stande der russischen Sodafabrikation kann mit Sicherheit angenommen werden, dass diese Artikel schon in nächster Zukunft völlig aus der Reihe der Importwaaren verschwinden werden.

Rigas Einfuhr von Harz umfasste:

|             |                        |                     |
|-------------|------------------------|---------------------|
| 1876—1880 : | 360,808                | Pud im Durchschnitt |
| 1881—1885 : | 414,473                | „ „ „               |
| 1886—1890 : | 402,005                | „ „ „               |
| 1891 :      | 277,384                | „                   |
| 1892 :      | 203,363                | „                   |
| 1893 :      | 204,955                | „                   |
| 1894 :      | 324,460                | „                   |
| 1895 :      | 164,972                | „                   |
| 1891—1895 : | 235,027                | „ im Durchschnitt   |
| 1896 :      | 278,012                | „                   |
| 1897 :      | 253,019                | „                   |
| 1898 :      | 230,658 <sup>1/2</sup> | „                   |
| 1899 :      | 161,896                | „                   |
| 1900 :      | 262,886                | „                   |
| 1896—1900 : | 237,294                | „ im Durchschnitt   |
| 1901 :      | 262,702                | „                   |
| 1902 :      | 223,644 <sup>1/2</sup> | „                   |
| 1903 :      | 222,637                | „                   |
| 1904 :      | 304,865                | „                   |

Wie bereits im Jahresbericht pro 1903 erwähnt, waren die greifbaren Vorräthe an Harz ultimo 1903 in Riga auf ein Minimum zusammengeschmolzen. Um so kräftiger setzte der Import im Jahre 1904 ein, dessen Endergebniss von 304,865 Pud also keineswegs einen Rückschluss auf eine räumliche Ausdehnung des Rigaer Absatzgebietes, oder einen wesentlich lebhafteren Consum in diesem Gebiet gestattet. An obiger Ziffer ist der Import direct aus Amerika mit 167,556 Pud betheiligt, was etwa normalen Verhältnissen entspricht; indess noch vor dem Eintreffen des ersten transatlantischen Imports zwang die oben angedeutete Lage zu lebhaften prompten Bezügen aus zweiter Hand in Deutschland, sowie aus Frankreich. Aus Frankreich kommt reineres, darum theureres Harz. Zwar bewegt sich der Handel mit französischem



Harz in recht engen Grenzen infolge der geringen Betheiligung Frankreichs an der Weltproduction, allein schon die Thatsache, dass im Berichtsjahre Frankreich in Riga gegen Amerika concurriren konnte, ungeachtet des Zollunterschiedes von 20<sup>0</sup>/<sub>10</sub> zu Ungunsten der Vereinigten Staaten, deutet auf abnorme Preisverhältnisse in der Union hin. In der That scheint ein Blick auf nachstehende Vergleichsziffer der amerikanischen Marknotirungen jede Hoffnung auf eine Rückkehr so billiger Preise, wie sie noch vor wenigen Jahren herrschten, auszuschliessen.

Die officiellen Schlussnotirungen in Savannah lauteten am 6. Januar:

|                       |    | 1902 | 1903          | 1904 | 1905                                 |
|-----------------------|----|------|---------------|------|--------------------------------------|
|                       |    |      | D o l l a r s |      |                                      |
| für die Standartmarke | F  | 1,15 | 1,60          | 2,30 | 2,80                                 |
|                       | G  | 1,20 | 1,70          | 2,40 | 2,87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —90 |
|                       | H  | 1,40 | 2,00          | 2,40 | 3,07 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     |
|                       | J  | 1,70 | 2,40          | 2,60 | 3,35                                 |
|                       | WG | 3,60 | 3,80          | 3,30 | 4,85                                 |

So hoch also auch die Werthe zu Anfang des Jahres 1904 bereits standen, die gewaltige, aus allen Theilen der Welt in Savannah zusammenströmende Nachfrage zwang das Preisniveau für sämtliche Grade mit ganz unwesentlichen Schwankungen dauernd aufwärts. Natürlich kann diese Erscheinung sich nicht zu einer „Schraube ohne Ende“ entwickeln, denn schliesslich ist Harz doch nur ein Fettsurrogat in der Industrie. Fürs erste liegt jedoch leider kein Grund vor, einen baldigen Rückschlag zu erwarten: die Amerikaner haben erkannt, dass die „restriction of output“-Politik, kräftig unterstützt durch den beliebten Morganismus, ihnen goldene Früchte einbringt und die Wälder schont. Solange also nicht irgendwo in der Welt dem Export auf dem Seewege günstig gelegene grosse Districte mit reichen Beständen langnadeliger Kiefern entdeckt und der Ausbeutung erschlossen werden, so lange hat Amerika alle Trümpfe in der Hand und wird sie auszuspielen wohl nicht unterlassen.

Unter allen Häfen des Reiches hat St. Petersburg hinsichtlich des Bezuges dieses Artikels die grösste Bedeutung, es importirten nämlich an Harpius, Gallipot und Harz für Bierbrauer in Pudenz:

|       | Riga                                | St. Petersburg<br>m. Kronstadt*) | Reval m.<br>Baltischport*)         | Libau  | Odessa*) |
|-------|-------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|--------|----------|
| 1896: | 278,012                             | 853,743                          | 4,923                              | 18,767 | 185,397  |
| 1897: | 253,019                             | 865,111                          | 3,295 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 14,228 | 190,881  |
| 1898: | 230,658 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 809,737                          | 12,248 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 3,684  | 176,166  |
| 1899: | 161,896                             | 949,981                          | 3,901 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 13,929 | 254,670  |
| 1900: | 262,886                             | 721,744                          | 5,702 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 13,191 | 187,006  |

\*) Die Angaben für die Jahre 1903 und 1904 liegen noch nicht vor.

|                       | Riga                                | St. Petersburg<br>m. Kronstadt*) | Reval m.<br>Baltischport*)        | Libau  | Odessa*) |
|-----------------------|-------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--------|----------|
| 1896—1900: durchschn. | 237,294                             | 840,063                          | 6,014                             | 12,759 | 198,824  |
| 1901:                 | 262,702                             | 906,015                          | 11,105                            | 15,183 | 287,053  |
| 1902:                 | 223,644 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 963,843                          | 2,398 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 17,512 | 247,197  |
| 1903:                 | 222,637                             | ?                                | 7,226 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 19,054 | ?        |
| 1904:                 | 304,865                             | ?                                | ?                                 | 14,577 | ?        |

Libaus und Revals Harzeinfuhr bewegen sich demnach in bescheidenen Grenzen.

Russlands Gesamtimport\*\*) an Harz gliederte sich nach den einzelnen Sorten, laut Angabe der Statistischen Abtheilung unseres Zolldepartements wie nachstehend:

|                     | 1896      | 1897      | 1898      | 1899      | 1900      |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Harpus . . . )      | 1,554,193 | 1,671,944 | 1,521,030 | 1,895,698 | 1,563,794 |
| Gallipot . . . )    |           |           | 3,256     | 7,259     | 3,448     |
| Harz f. Bierbr. . ) |           |           | 27,977    | 32,354    | 24,016    |
| Zusammen            | 1,554,193 | 1,671,944 | 1,552,263 | 1,935,311 | 1,591,258 |

|                     | 1896/1900 | 1901      | 1902      | 1903      | 1904      |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Harpus . . . )      | 1,660,993 | 1,830,768 | 1,810,893 | 1,865,000 | 1,813,000 |
| Gallipot . . . )    |           | 4,766     | 5,367     | 4,000     | 3,000     |
| Harz f. Bierbr. . ) |           | 37,500    | 34,992    | 38,000    | 36,000    |
| Zusammen            | 1,660,993 | 1,873,034 | 1,851,252 | 1,907,000 | 1,852,000 |

In den letzten 4 Jahren weisen die Einfuhrmengen nur ganz unwesentliche Schwankungen auf.

Unter den übrigen Importartikeln heben wir folgende hervor:

|            | Schwefel                            | Coprah                              | Kreide                                | Rohgummi<br>(Kautschuk u.<br>Guttapercha) |
|------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------|
|            | Pud                                 | Pud                                 | Pud                                   | Pud                                       |
| 1881—1885: | 48,331                              | 80,917                              | 1,418,811                             | 3,558                                     |
| 1886—1890: | 102,334                             | 199,499                             | 1,939,513                             | 6,259                                     |
| 1891—1895: | 131,123                             | 164,793                             | 2,312,968                             | 36,474                                    |
| 1896:      | 97,329                              | 167,087 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 3,201,137                             | 61,700                                    |
| 1897:      | 105,501                             | 97,456                              | 3,037,741                             | 56,978                                    |
| 1898:      | 106,058                             | 166,699                             | 3,675,151                             | 96,856                                    |
| 1899:      | 190,310                             | 137,675                             | 4,891,471 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 120,543                                   |
| 1900:      | 186,374 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 171,421 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4,345,836                             | 71,178 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>        |
| 1896—1900: | 137,114                             | 148,068                             | 3,830,267                             | 81,451                                    |
| 1901:      | 158,344 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 151,411 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4,152,487                             | 92,131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>        |
| 1902:      | 124,630                             | 271,938 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 2,716,419 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 104,404                                   |
| 1903:      | 129,428 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 371,033 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4,316,890 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 145,194                                   |
| 1904:      | 178,385                             | 324,061 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 3,865,091 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 114,107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>       |

\*) Die Angaben für die Jahre 1903 und 1904 liegen noch nicht vor.

\*\*) Ueber die europäische Grenze excl. Finland.



|               | Thonerde<br>Pud          | Metallerze<br>Pud      | Jute, rohe<br>Pud      | Ziegel, feuerfeste<br>Pud |
|---------------|--------------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|
| 1881 - 1885 : | 439,897                  | 37,762                 | —                      | 559,700                   |
| 1886 —1890 :  | 617,820                  | 6,450                  | 5,798                  | 315,530                   |
| 1891 —1895 :  | 939,007                  | 313,156                | 8,845                  | 481,535                   |
| 1896 :        | 931,538                  | 368,360 <sup>1/2</sup> | 13,523                 | 724,656                   |
| 1897 :        | 1,359,865                | 560,693 <sup>1/2</sup> | 11,599                 | 730,759                   |
| 1898 :        | 1,277,455                | 737,124                | 189,049 <sup>1/2</sup> | 917,712                   |
| 1899 :        | 1,641,125                | 731,592                | 131,789 <sup>1/2</sup> | 1,910,710                 |
| 1900 :        | 1,965,926 <sup>1/2</sup> | 812,080 <sup>1/2</sup> | 271,760 <sup>1/2</sup> | 694,266                   |
| 1896 - 1900 : | 1,435,182                | 641,970                | 123,544                | 995,621                   |
| 1901 :        | 1,657,450                | 942,645 <sup>1/2</sup> | 239,678                | 400,815                   |
| 1902 :        | 1,511,300                | 772,528 <sup>1/2</sup> | 397,969 <sup>1/2</sup> | 408,163                   |
| 1903 :        | 1,459,247                | 661,824                | 443,748                | 466,596                   |
| 1904 :        | 1,660,903                | 814,638 <sup>1/2</sup> | 378,255                | 481,810                   |

Von dem Mehrimport Rigas an Schwefel im Berichtsjahr im Betrage von rund 50,000 Pud entfällt fast genau die Hälfte auf ein Zufallsgeschäft nach dem Innern des Reiches, ein Bezug, der aus Rücksichten auf Tarifverhältnisse eigentlich hätte über St. Petersburg gehen müssen und nur mit grosser Mühe über Riga gelenkt werden konnte. Der Artikel bot sonst nicht bemerkenswerthes, umsomehr als auch in den Preisen sich nur geringe Schwankungen gegen das Vorjahr gezeigt haben.

Weit grössere Schwefelmengen bezieht St. Petersburg: in den Jahren 1901 und 1902 waren es 429,000 resp. 504,000 Pud. Neuere Daten liegen zur Zeit nicht vor. Reval importirte im Jahre 1903 43,556 Pud gegen 71,075 Pud im Jahre 1902 und Libau im Jahre 1904 6,381 Pud gegen 3,810 Pud im Vorjahre.

Unser Coprahimport hat im Jahre 1904 um ca. 50,000 Pud abgenommen. Nach Libau und St. Petersburg gehen weit grössere Quantitäten: ersteres bezog im Jahre 1904 533,650 Pud gegen 643,379 Pud im Vorjahre, letzteres im Jahre 1902 774,605 Pud gegen 703,666 Pud im Jahre 1901.\*)

Rigas Einfuhr von Kreide war im Jahre 1904 um ca. 450,000 Pud kleiner als im Vorjahre. Nach St. Petersburg gelangten in den Jahren 1901 und 1902\*\*) je 1 Million Pud. Reval und Libau kommen hier nicht in Betracht.

Unser Bezug von Rohgummi (Kautschuk und Guttapercha) weist dem Jahre 1903 gegenüber eine Abnahme von rund 30,000 Pud auf, doch war er im Vergleich mit allen anderen Vorjahren ein recht

\*) Neuere Daten sind noch nicht publicirt worden.

\*\*) Die Daten pro 1903 und 1904 sind noch nicht publicirt.

ansehnlicher. Auch St. Petersburg, das ebenso wie Riga, eine bedeutende Gummiindustrie besitzt, bezieht grosse Quantitäten Rohgummi (1902: 96,000 Pud gegen 127,000 Pud im Jahre 1901).

An Thonerde gelangten nach Riga im Berichtsjahre etwa 200,000 Pud mehr als im Jahre 1903. St. Petersburg importierte im Jahre 1901 1,4 Millionen Pud gegen 1,6 Millionen Pud im Jahre 1902.\*)

Rigas Import an roher Jute hat sich nach Begründung der hiesigen Jutemanufactur sehr stark gehoben. Die höchste Einfuhrziffer weist das Jahr 1903 auf, in welchem ca. 65,000 Pud mehr als im Berichtsjahre bezogen wurden.

Rigas Bezug an Metall- und Mineralerzen gliederte sich nach den einzelnen Sorten wie folgt:

|                      | 1896                                | 1897                                | 1898                                | 1899                               | 1900                                |
|----------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|
|                      | Pud                                 | Pud                                 | Pud                                 | Pud                                | Pud                                 |
| Eisenerz . . . .     | 3,072                               | 4,595 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 63,497                              | 1,221                              | 21,311 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  |
| Manganerz . . . .    | 23,591                              | 19,402                              | 9,742                               | 47,780 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 27,789 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  |
| Schwefelkies . . .   | 254,246 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 535,549                             | 660,050 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 680,350                            | 760,581 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| Nicht bes. ben. Erze | 87,451                              | 1,147                               | 3,834 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 2,240 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 2,398                               |
| Zusammen             | 368,360 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 560,693 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 737,124                             | 731,592                            | 812,080 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |

|                      | 1896/1900<br>durchschn. | 1901                                | 1902                                | 1903                              | 1904                                |
|----------------------|-------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
|                      | Pud                     | Pud                                 | Pud                                 | Pud                               | Pud                                 |
| Eisenerz . . . .     | 18,740                  | 8,691                               | 5,265 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 6,195 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4,353                               |
| Manganerz . . . .    | 25,661                  | 1,512                               | 6,364                               | 14,492                            | 5,637                               |
| Schwefelkies . . .   | 578,155                 | 930,261 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 757,296                             | 640,837                           | 804,011                             |
| Nicht bes. ben. Erze | 19,414                  | 2,181                               | 3,603                               | 299 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 637 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     |
| Zusammen             | 641,970                 | 942,645 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 772,528 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 661,824                           | 814,638 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |

Es wird demnach vorwiegend Schwefelkies eingeführt. Nach St. Petersburg gingen im Jahre 1901 an Schwefelkies 854,000 Pud gegen 922,000 Pud im Jahre 1902.\*; Reval und Libau haben keine Bedeutung erlangt.

Ueber die europäische Grenze Russlands (exl. Finland) gelangten in den letzten 5 Jahren nach Angabe unseres Zolldepartements folgende Quantitäten an:

|                                                            | 1900      | 1901      | 1902      | 1903      | 1904      |
|------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                                                            | in Pud en |           |           |           |           |
| Coprah . . . .                                             | 2,286,917 | 2,555,040 | 2,903,793 | 3,283,000 | 2,382,000 |
| roher Kreide . . .                                         | 4,849,966 | 4,503,761 | 3,694,990 | 5,376,000 | 5,130,000 |
| Kautschuk u. Gutta-<br>percha in rohem<br>Zustande . . . . | 261,713   | 335,205   | 303,342   | 398,000   | 362,000   |
| rohem Schwefel . .                                         | 918,840   | 817,927   | 813,898   | 1,074,000 | 864,000   |
| Thonerde . . . .                                           | 4,487,401 | 4,554,720 | 4,466,123 | 4,358,000 | 4,354,000 |

\*) Die Daten pro 1903 und 1904 sind noch nicht veröffentlicht.



Der Import von Thonerde hat sich im Berichtsjahre im Vergleich mit dem Jahre 1903 auf derselben Höhe gehalten, während alle anderen Artikel einen Minderimport aufweisen und zwar Coprah um 900,000 Pud, rohe Kreide um 246,000 Pud, Kautschuk und Guttapercha in rohem Zustande um 36,000 Pud und roher Schwefel um 210,000 Pud.

Zum Schluss müssen wir noch, nach dem Beispiel früherer Jahre, in Bezug auf die Verkehrsrichtung unseres Aussenhandels darauf hinweisen, dass die im dem vorliegenden Bericht angeführten Herkunftsländer für viele unserer Importwaaren nicht mit den Ursprungsländern derselben zusammenfallen, da erstere häufig nur die Transitländer darstellen. Die Erfassung der Productionsgebiete der einzelnen zum Import gelangten Waarenquantitäten gehört statistisch in das Bereich der Unmöglichkeit. Ebenso können die Bestimmungsländer für unsere Exportwaaren nicht mit völliger Sicherheit angegeben werden, da der Weiterversand der Waaren aus den ausländischen Häfen, wohin die betreffenden Waaren auslarirt sind, sich unserer Beurtheilung entzieht.

Die Zahl der eingegangenen Schiffe betrug\*):

|       |       |         |     |           |           |
|-------|-------|---------|-----|-----------|-----------|
| 1900: | 1,896 | Schiffe | mit | 1,112,640 | Reg.-Tons |
| 1901: | 1,839 | "       | "   | 1,068,776 | "         |
| 1902: | 1,787 | "       | "   | 1,070,772 | "         |
| 1903: | 2,028 | "       | "   | 1,242,142 | "         |
| 1904: | 2,042 | "       | "   | 1,266,326 | "         |

und zwar mit Ballast

|       |     |         |     |         |           |
|-------|-----|---------|-----|---------|-----------|
| 1900: | 498 | Schiffe | mit | 366,502 | Reg.-Tons |
| 1901: | 492 | "       | "   | 361,442 | "         |
| 1902: | 495 | "       | "   | 385,340 | "         |
| 1903: | 621 | "       | "   | 465,979 | "         |
| 1904: | 611 | "       | "   | 446,866 | "         |

oder in Procenten der in Summa eingegangenen Reg.-Tons, mit Ballast:

|       |       |
|-------|-------|
| 1900: | 32,9% |
| 1901: | 33,8% |
| 1902: | 36,0% |
| 1903: | 37,5% |
| 1904: | 35,3% |

Die Zahl und Grösse der eingegangenen Dampfer betrug:

|       |       |         |     |           |           |
|-------|-------|---------|-----|-----------|-----------|
| 1900: | 1,553 | Dampfer | mit | 1,026,132 | Reg.-Tons |
| 1901: | 1,525 | "       | "   | 999,318   | "         |
| 1902: | 1,482 | "       | "   | 1,002,446 | "         |
| 1903: | 1,713 | "       | "   | 1,157,351 | "         |
| 1904: | 1,765 | "       | "   | 1,186,588 | "         |

\*) Mit Ausnahme derjenigen Schiffe, die nicht dem Waarenverkehr dienten.

so dass von der Gesamtheit der überhaupt eingegangenen Reg.-Tons auf die Dampfer

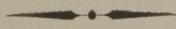
|        |       |
|--------|-------|
| 1900 : | 92,2% |
| 1901 : | 93,5% |
| 1902 : | 93,6% |
| 1903 : | 93,2% |
| 1904 : | 93,7% |

entfielen.

Es segelten unter :

|                        | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 |
|------------------------|------|------|------|------|------|
| Russischer Flagge . .  | 612  | 607  | 549  | 609  | 592  |
| Deutscher Flagge . .   | 405  | 418  | 401  | 546  | 560  |
| Schwedischer Flagge .  | 177  | 164  | 150  | 153  | 152  |
| Norwegischer Flagge .  | 135  | 98   | 88   | 87   | 98   |
| Dänischer Flagge . .   | 228  | 243  | 292  | 277  | 261  |
| Holländischer Flagge . | 17   | 15   | 16   | 9    | 18   |
| Belgischer Flagge . .  | 12   | 6    | 6    | 8    | 5    |
| Französischer Flagge . | 2    | 2    | 1    | 3    | 5    |
| Englischer Flagge . .  | 303  | 279  | 279  | 334  | 346  |
| Oesterreich. Flagge .  | —    | —    | —    | —    | 1    |
| Italienischer Flagge . | —    | —    | 1    | 2    | 3    |
| Spanischer Flagge . .  | 5    | 6    | 4    | —    | —    |
| Griechischer Flagge .  | —    | —    | —    | —    | 1    |
| Brasilianischer Flagge | —    | 1    | —    | —    | —    |
|                        | 1896 | 1839 | 1787 | 2028 | 2042 |

Der erste Dampfer traf am 1. Januar, der erste Segler am 13. Januar ein. Officielle Eröffnung der Navigation und „Erst offen Wasser“ am 21. April 1904.





# A n h a n g.



Uebersicht über die während der Navigations - Periode 1904 für Dampfer hier geschlossenen Frachten.

Grossbritannien.

| Nach London variirten die Frachten für: |          |          |        |                         |
|-----------------------------------------|----------|----------|--------|-------------------------|
| Getreide                                | zwischen | 1/—      | und —9 | pro 320 Pfd. Haferbasis |
| Flachs und Hanf                         | "        | 17/6     | " 15/— | " Ton                   |
| Oelkuchen                               | "        | 7/—      | " 6/—  | " "                     |
| Oel                                     | "        | 10/—     | " 10/— | " "                     |
| Eier                                    | "        | 22/6     | " 22/6 | " "                     |
| Butter                                  | "        | 27/6     | " 27/6 | " "                     |
| Wild                                    | "        | 30/—     | " 30/— | " "                     |
| Terpentin                               | "        | 11/—     | " 11/— | " "                     |
| Planken und Battens                     | "        | 25/—     | " 16/— | Standard                |
| Bretter                                 | "        | 24/—     | " 19/— | " "                     |
| Firewood                                | "        | 20/—     | " 18/— | Fad. v. 216 Cubikfuss   |
| Splittholz                              | "        | 35/—     | " 27/— | " 288 "                 |
| Sleepers                                | "        | 7/3      | " 5/—  | Load "                  |
| Brussen                                 | "        | 8/—      | " 7/—  | " "                     |
| Timber u. Mauerlatten                   | "        | 8/—      | " 5/6  | " "                     |
| Scantlings                              | "        | 23/—     | " 23/— | Standard                |
| Eichene Stäbe                           | "        | 25/—     | " 25/— | " "                     |
| Props                                   | "        | 10/—     | " 10/— | Load                    |
| Hull. Getreide u. Saat                  | "        | 1/—      | " —9   | 320 Pfd. Haferbasis     |
| Flachs und Hanf                         | "        | 17/6     | " 17/6 | Ton                     |
| Oelkuchen                               | "        | 7/—      | " 6/—  | " "                     |
| Oel                                     | "        | 10/—     | " 10/— | " "                     |
| Eier                                    | "        | 22/6     | " 22/6 | " "                     |
| Butter                                  | "        | 27/6     | " 27/6 | " "                     |
| Planken und Battens                     | "        | 24/—     | " 18/— | Standard                |
| Firewood                                | "        | 26/—     | " 20/— | Fad. v. 216 Cubikfuss   |
| Splittholz                              | "        | 32/6     | " 27/6 | " 288 "                 |
| Sleepers                                | "        | 7 1/2    | " 5/9  | Load "                  |
| Props                                   | "        | 20/—     | " 16/— | Standard                |
| Grimsby. Planken und Battens            | "        | 20/—     | " 18/— | " "                     |
| Sleepers                                | "        | 6/9      | " 4/9  | Load                    |
| West-Hartlepool. Eier                   | "        | 22/6 1/2 | " 22/6 | Ton                     |
| Planken und Battens                     | "        | 21/—     | " 16/6 | Standard                |
| Pitprops                                | "        | 19/—     | " 18/— | " "                     |
| Splittholz                              | "        | 27/6     | " 27/6 | Fad. v. 288 Cubikfuss   |
| Sleepers                                | "        | 7/—      | " 4/6  | Load                    |

|                                       |   |       |           |                       |
|---------------------------------------|---|-------|-----------|-----------------------|
| Newcastle o/Tyne. Planken und Battens | " | 22/6  | " 17/—    | Standard              |
| Splittholz                            | " | 32/6  | " 30/—    | Fad. v. 288 Cubikfuss |
| Sleepers                              | " | 8/—   | " 5/3     | Load                  |
| Getreide                              | " | 1 1/2 | " —10 1/2 | 320 Pfd. Haferbasis   |
| Oel                                   | " | 15/—  | " 15/—    | Ton                   |

Englischer Canal.

|                             |   |     |         |          |
|-----------------------------|---|-----|---------|----------|
| Plymouth. Sleepers zwischen | " | 7/— | und 6/— | pro Load |
| Exmouth. Sleepers           | " | 7/3 | " 7/—   | " "      |

Westküste Englands.

|                                      |   |       |          |                       |
|--------------------------------------|---|-------|----------|-----------------------|
| Cardiff. Planken u. Battens zwischen | " | 27/—  | und 22/6 | pro Standard          |
| Splittholz                           | " | 43/9  | " 43/9   | Fad. v. 288 Cubikfuss |
| Mauerlatten                          | " | 9/9   | " 9/9    | Load                  |
| Bristol. Planken und Battens         | " | 24/6  | " 24/6   | Standard              |
| Lathwood                             | " | 35/—  | " 35/—   | Faden                 |
| Liverpool. Sleepers                  | " | 10/—  | " 9/—    | Load                  |
| Splittholz                           | " | 45/—  | " 45/—   | Fad. v. 288 Cubikfuss |
| Oel                                  | " | 15/10 | " 15/10  | Ton                   |
| Manchester. Planken und Battens      | " | 27/6  | " 25/6   | Standard              |
| Sleepers                             | " | 9/6   | " 8/—    | Load                  |
| Splittholz                           | " | 47/6  | " 42/6   | Fad. v. 288 Cubikfuss |
| Pitprops                             | " | 30/—  | " 25/—   | Standard              |

Irland.

|                                     |   |        |          |                       |
|-------------------------------------|---|--------|----------|-----------------------|
| Dublin. Planken u. Battens zwischen | " | 28/6   | und 28/6 | pro Standard          |
| Sleepers                            | " | 7/—    | " 7/—    | Load                  |
| Belfast. Planken und Battens        | " | 30/—   | " 30/—   | Standard              |
| Splittholz                          | " | 45/—   | " 45/—   | Fad. v. 288 Cubikfuss |
| Getreide                            | " | 1 7/12 | " 1 7/12 | 320 Pfd. Haferbasis   |
| Flachs und Hanf                     | " | 22/6   | " 22/6   | Ton                   |
| Eier                                | " | 32/6   | " 32/6   | " "                   |
| Oel                                 | " | 15/—   | " 15/—   | 6 Fass                |
| Oelkuchen                           | " | 11/—   | " 10/—   | Ton                   |
| Dundalk. Sleepers                   | " | 8/—    | " 8/—    | Load                  |

Ostküste Schottlands.

|                                    |   |      |          |                       |
|------------------------------------|---|------|----------|-----------------------|
| Leith. Planken u. Battens zwischen | " | 21/— | und 18/— | pro Standard          |
| Splittholz                         | " | 30/— | " 25/—   | Fad. v. 288 Cubikfuss |

|                                  |   |         |           |                       |
|----------------------------------|---|---------|-----------|-----------------------|
| Oelkuchen                        | " | 6/5     | " 6/—     | Ton                   |
| Oel                              | " | 10/—    | " 10/—    | " "                   |
| Flachs und Hanf                  | " | 17/6    | " 15/—    | " "                   |
| Getreide                         | " | —10 1/2 | " —9      | 320 Pfd. Haferbasis   |
| Eier                             | " | 22/6    | " 22/6    | Ton                   |
| Grangemouth. Planken und Battens | " | 21/—    | " 17/—    | Standard              |
| Sleepers                         | " | 6/9     | " 5/10    | Load                  |
| Splittholz                       | " | 30/—    | " 25/—    | Fad. v. 288 Cubikfuss |
| Props                            | " | 20/—    | " 18/—    | Standard              |
| Brussen                          | " | 6/6     | " 6/—     | Load                  |
| Mauerlatten                      | " | 7/—     | " 6/—     | " "                   |
| Boness. Planken und Battens      | " | 19/—    | " 19/—    | Standard              |
| Props                            | " | 20/—    | " 19/—    | " "                   |
| Methil. Flachs und Hanf          | " | 17/6    | " 16/—    | Ton                   |
| Planken und Battens              | " | 22/6    | " 18/—    | Standard              |
| Sleepers                         | " | 6/—     | " 6/—     | Load                  |
| Props                            | " | 22/6    | " 20/—    | Standard              |
| Dundee. Planken und Battens      | " | 21/—    | " 18/—    | " "                   |
| Mauerlatten                      | " | 7/6     | " 6/6     | Load                  |
| Splittholz                       | " | 30/—    | " 27/6    | Fad. v. 288 Cubikfuss |
| Flachs und Hanf                  | " | 15/—    | " 15/—    | Ton                   |
| Oelkuchen                        | " | 6/6     | " 6/—     | " "                   |
| Oel                              | " | 10/—    | " 10/—    | " "                   |
| Sleepers                         | " | 5/6     | " 5/6     | Load                  |
| Arbroath. Flachs und Hanf        | " | 17/6    | " 17/6    | Ton                   |
| Splittholz                       | " | 35/—    | " 32/6    | Fad. v. 288 Cubikfuss |
| Montrose. Planken und Battens    | " | 22/6    | " 19/—    | Standard              |
| Splittholz                       | " | 32/6    | " 27/6    | Fad. v. 288 Cubikfuss |
| Mauerlatten                      | " | 7/6     | " 7/6     | Load                  |
| Flachs und Hanf                  | " | 17/6    | " 16/—    | Ton                   |
| Oelkuchen                        | " | 6/6     | " 6/6     | " "                   |
| Getreide                         | " | 1 1/2   | " —10 1/2 | 320 Pfd. Haferbasis   |
| Aberdeen. Planken und Battens    | " | 22/—    | " 18/—    | Standard              |
| Mauerlatten                      | " | 7/6     | " 6/6     | Load                  |
| Flachs und Hanf                  | " | 17/6    | " 16/—    | Ton                   |
| Oel                              | " | 10/—    | " 10/—    | " "                   |

Westküste Schottlands.

|                            |   |      |         |                         |
|----------------------------|---|------|---------|-------------------------|
| Glasgow. Getreide zwischen | " | 1/6  | und 1/6 | pro 320 Pfd. Haferbasis |
| Oel                        | " | 15/6 | " 15/6  | Ton                     |

Holland.

|                             |      |        |          |                     |
|-----------------------------|------|--------|----------|---------------------|
| Amsterdam. Oel zw.          | Fr.  | 14     | und 14   | pro 1015 Kilo       |
| Planken u. Battens          | Hfl. | 13     | " 11     | Standard            |
| Kappbalken                  | "    | 13 1/2 | " 12     | Tult                |
| Brussen                     | Cts. | 7 1/2  | " 6 1/2  | lauf. Fuss          |
| Mauerlatten                 | "    | 6 1/2  | " 5      | " "                 |
| Rheinbalken                 | "    | 23     | " 18     | Meter               |
| Schwellen                   | Sh.  | 5/9    | " 5/9    | Load                |
| Zaandam. Planken u. Battens | Hfl. | 11 1/2 | " 11     | Standard            |
| Kappbalken                  | "    | 13     | " 13     | Tult                |
| Brussen                     | Cts. | 7      | " 7      | lauf. Fuss          |
| Rotterdam. Getreide         | Sh.  | 1/—    | " —9     | 320 Pfd. Haferbasis |
| Säesaat                     | Cts. | 50     | " 40     | Sack                |
| Flachs und Hanf             | Hfl. | 11     | " 11     | Ton                 |
| Oelkuchen                   | Sh.  | 7/—    | " 6/6    | " "                 |
| Oel                         | Fr.  | 14     | " 14     | " "                 |
| Eier                        | Sh.  | 22/6   | " 22/6   | 10 Kisten           |
| Planken u. Battens          | Hfl. | 13     | " 10 1/2 | Standard            |
| Brussen                     | Cts. | 8      | " 6      | lauf. Fuss          |
| Mauerlatten                 | "    | 6      | " 6      | Standard            |
| Espen-Rundholz              | Pfg. | 19 1/2 | " 19     | Cubikfuss           |
| Rheinbalken                 | Mk.  | 20     | " 18     | Cubikmeter          |
| Schwellen                   | Sh.  | 6/—    | " 6/—    | Load                |
| Schwellen                   | Pfg. | 45     | " 45     | Stück               |

|                             |      |        |            |              |
|-----------------------------|------|--------|------------|--------------|
| Harlingen. Planken zw.      | Hfl. | 11 3/4 | und 11 3/4 | pro Standard |
| Kappbalken                  | "    | 14     | " 13       | Tult         |
| Delfzyl. Planken u. Bretter | "    | 12     | " 11       | Standard     |
| Kappbalken                  | "    | 14     | " 13       | Tult         |
| Mauerlatten 10×10"          | Cts. | 5 1/2  | " 5 1/2    | lauf. Fuss   |
| " 11×11"                    | "    | 6 1/2  | " 6 1/2    | " "          |
| Brussen                     | "    | 7 1/2  | " 7 1/4    | " "          |
| Terneuzen-Canal. Brussen    | "    | 20     | " 20       | " "          |
| Mauerlatten                 | "    | 16     | " 16       | " "          |

Belgien.

|                         |       |         |          |                         |
|-------------------------|-------|---------|----------|-------------------------|
| Antwerpen. Getreide zw. | Sh.   | —11 1/4 | und —9   | pro 320 Pfd. Haferbasis |
| Säesaat                 | Fr.   | 5/8     | " 3/4    | Sack                    |
| Oelkuchen               | "     | 8       | " 6      | Ton                     |
| Oel                     | "     | 14      | " 14     | 1015 Kilo               |
| Planken u. Bretter      | "     | 28      | " 20     | Standard                |
| Brussen                 | Ctms. | 19      | " 17     | lauf. Fuss              |
| Mauerlatten 10×10"      | "     | 14      | " 14     | " "                     |
| " 11×11"                | "     | 15      | " 15     | " "                     |
| Eier                    | Sh.   | 22/6    | " 22/6   | 10 Kisten               |
| Holzdraht               | Fr.   | 18      | " 18     | 1015 Kilo               |
| Gent. Getreide          | Sh.   | —10 1/2 | " —9     | 320 Pfd. Haferbasis     |
| Saat                    | Fr.   | 5/8     | " 3/4    | Sack                    |
| Flachs und Hanf         | "     | 18      | " 17     | 1015 Kilo               |
| Oelkuchen               | "     | 7       | " 6      | 1015                    |
| Planken u. Bretter      | "     | 26      | " 18     | Standard                |
| Kappbalken              | Hfl.  | 15      | " 15     | Tult                    |
| Brussen                 | Fr.   | 25      | " 24     | Standard                |
| Mauerlatten             | Ctms. | 15      | " 11 1/2 | lauf. Fuss              |
| "                       | "     | 18      | " 16 1/2 | " "                     |
| Splittholz              | Fr.   | 40      | " 35     | Fad. v. 288 Cubikfuss   |
| Schwellen               | "     | 9       | " 8      | Load                    |
| Holzdraht               | "     | 17 1/2  | " 17 1/2 | 1015 Kilo               |

Frankreich.

|                      |     |         |         |                     |
|----------------------|-----|---------|---------|---------------------|
| Dünkirchen. Saat zw. | Fr. | 3/4     | und 1/2 | pro Sack            |
| Getreide             | Sh. | —10 1/2 | " —9    | 320 Pfd. Haferbasis |

|                    |     |        |          |           |
|--------------------|-----|--------|----------|-----------|
| Flachs und Hanf    | Fr. | 18     | " 18     | 1015 Kilo |
| Oelkuchen          | "   | 7      | " 7      | 1015      |
| Oel                | "   | 14     | " 14     | 1015      |
| Eier               | Sh. | 22/6   | " 22/6   | Ton       |
| Holzdraht          | Fr. | 17 1/2 | " 17 1/2 | 1015 Kilo |
| Planken u. Bretter | "   | 28     | " 18     | Standard  |
| Brussen            | "   | 27     | " 27     | " "       |

|                               |     |        |          |                     |
|-------------------------------|-----|--------|----------|---------------------|
| Dieppe. Planken u. Bretter    | "   | 25     | " 25     | " "                 |
| Rouen. Getreide               | Sh. | 1 1/2  | " 1 1/2  | 320 Pfd. Haferbasis |
| Säesaat                       | Fr. | 1      | " 7/8    | Sack                |
| Planken u. Battens            | "   | 30     | " 25     | Standard            |
| Honfleur. Planken u. Battens  | "   | 25     | " 25     | " "                 |
| Cherbourg. Planken u. Battens | "   | 34 1/2 | " 33     | " "                 |
| Bordeaux. Planken u. Battens  | "   | 35     | " 32     | " "                 |
| Holzdraht                     | "   | 4 1/4  | " 4 1/4  | " "                 |
| Rochefort. Planken u. Battens | "   | 36 1/2 | " 36 1/2 | " "                 |
| Nantes. Planken u. Battens    | "   | 37     | " 37     | " "                 |

Deutschland.

|                       |       |        |         |                        |
|-----------------------|-------|--------|---------|------------------------|
| Stettin. Getreide zw. | Mk.   | 10 1/2 | und 9   | pro 2000 Kilo Roggenb. |
| Saat                  | "     | 9      | " 9     | 2000 " "               |
| Eier                  | "     | 1 1/2  | " 1 1/2 | Kiste                  |
| Oel                   | "     | 10     | " 10    | 90 Pud.                |
| Planken u. Bretter    | "     | 21     | " 19    | Standard               |
| Mauerlatten           | Pfge. | 13 1/2 | " 12    | lauf. Fuss             |
| Ellern-Rundholz       | "     | 16     | " 16    | Cubikfuss              |
| Schwellen             | "     | 35     | " 32    | Stück                  |
| Oelkuchen             | Mk.   | 9      | " 9     | 2000 Kilo              |
| Flachs und Hanf       | "     | 13     | " 13    | Last von 60 Pud        |
| Lübeck. Getreide      | Mk.   | 14     | " 9     | 2000 Ko. Roggenb.      |
| Flachs und Hanf       | "     | 15     | " 13    | 68 Pud                 |
| Oel                   | "     | 12     | " 12    | 9 Pud                  |
| Eier                  | "     | 1 1/2  | " 1 1/2 | Kiste                  |
| Felle                 | Pfge. | 30     | " 30    | Pud                    |
| Planken u. Bretter    | Mk.   | 21     | " 17    | Standard               |
| Espen-Rundholz        | Pfge. | 18     | " 18    | Cubikfuss              |
| Ellern                | "     | 16     | " 16    | " "                    |
| Schwellen             | "     | 35     | " 35    | Stück                  |

|                           |   |       |         |           |                     |
|---------------------------|---|-------|---------|-----------|---------------------|
| Flensburg. Getreide       | " | Mk.   | 12      | " 12      | 2000 Ko. Roggenb.   |
| Kiel. Getreide            | " | "     | 12      | " 12      | 2000 " "            |
| Hamburg. Getreide         | " | "     | 10      | " 8       | 2000 " "            |
| Saat                      | " | Sh.   | —10 1/2 | " —10 1/2 | 320 Pfd. Haferbasis |
| Leinsaas                  | " | Pfge. | 60      | " 50      | Sack.               |
| Flachs und Hanf           | " | Mk.   | 14      | " 14      | 1000 Kilo           |
| Oel                       | " | "     | 8       | " 8       | 1000 "              |
| Felle                     | " | "     | 15      | " 15      | Pud                 |
| Harburg. Schwellen        | " | Pfge. | 42 1/2  | " 40      | Stück               |
| Brake. Planken u. Bretter | " | Mk.   | 24      | " 20      | Standard            |
| Mauerlatten               | " | "     | 20      | " 20      | 165 Cubikfuss       |
| Espen-Rundholz            | " | Pfge. | 20      | " 20      | 165                 |
| Bremen. Getreide          | " | Sh.   | 1/—     | " 1/—     | 320 Pfd. Haferbasis |
| Planken und Bretter       | " | Mk.   | 26      | " 25      | Standard            |
| Ellern-Rundholz           | " | Pfge. | 21      | " 21      | Cubikfuss           |
| Geestemünde. Bretter      | " | Mk.   | 26      | " 23      | Standard            |
| Mauerlatten               | " | "     | 25      | " 23      | " "                 |
| Leer. Mauerlatten         | " | "     | 26      | " 26      | " "                 |
| Brussen                   | " | "     | 26      | " 26      | " "                 |
| Schwellen                 | " | Pfge. | 36      | " 36      | Stück               |

Dänemark.

|                                             |     |     |      |        |                       |
|---------------------------------------------|-----|-----|------|--------|-----------------------|
| Dänisch. Hafen nördlichst Aarhus. Oelkuchen | zw. | Mk. | 13   | und 13 | pro 2000 Kilo         |
| Copenhagen. Getreide                        | "   | "   | 12   | " 10   | 2000 " Roggenbasis    |
| Flachs und Hanf                             | "   | "   | 20   | " 20   | 1000 " Hanfbasis      |
| Eier                                        | "   | Sh. | 20/— | " 20/— | 1000 "                |
| Butter                                      | "   | "   | 20/— | " 20/— | 1000 "                |
| Oelkuchen                                   | "   | Mk. | 13   | " 13   | 1000 "                |
| Oel                                         | "   | Sh. | 9/—  | " 9/—  | 1000 "                |
| Planken u. Bretter                          | "   | Mk. | 24   | " 22   | Standard.             |
| Aarhus. Getreide                            | "   | "   | 14   | " 11   | 2000 Kilo Roggenbasis |
| Randers. Getreide                           | "   | "   | 14   | " 10   | 2000 " "              |
| Oelkuchen                                   | "   | "   | 14   | " 12   | 2000 " "              |
| Planken                                     | "   | "   | 22   | " 22   | Standard.             |
| Aalborg. Getreide                           | "   | "   | 14   | " 13   | 2000 Kilo Roggenbasis |
| Svendborg. Getreide                         | "   | "   | 13   | " 13   | 2000 " "              |

Schweden.

|            |              |     |    |     |      |                       |
|------------|--------------|-----|----|-----|------|-----------------------|
| Stockholm. | Getreide zw. | Mk. | 12 | und | 8    | pro 2000 Ko. Roggenb. |
| Säesaat    | "            | "   | 1  | "   | 0,90 | " Sack                |

|                       |   |   |        |         |          |
|-----------------------|---|---|--------|---------|----------|
| Oelkuchen             | " | " | 13     | " 9     | 1000 Ko. |
| Flachs und Hanf       | " | " | 20     | " 16,20 | 1000 "   |
| Karlskrona. Getreide  | " | " | 12     | " 12    | 2000 " " |
| Malmö. Getreide       | " | " | 12 1/2 | " 12    | 2000 " " |
| Helsingborg. Getreide | " | " | 14     | " 12    | 2000 " " |
| Halmstad. Getreide    | " | " | 14     | " 11    | 2000 " " |
| Göteborg. Getreide    | " | " | 14     | " 12    | 2000 " " |

Norwegen.

|                            |     |    |        |                       |
|----------------------------|-----|----|--------|-----------------------|
| Horsens. Getreide zwischen | Mk. | 14 | und 11 | pro 2000 Ko. Roggenb. |
|----------------------------|-----|----|--------|-----------------------|

Portugal.

|                           |     |        |      |          |              |
|---------------------------|-----|--------|------|----------|--------------|
| Oporto (direct) Planken   | zw. | Sh.    | 32/6 | und 32/6 | pro Standard |
| Flachs und Hanf           | "   | "      | 30/— | " 30/—   | " 1000 Kilo  |
| Lissabon (direct) Planken | "   | "      | 32/6 | " 32/6   | Standard     |
| Flachs und Hanf           | "   | "      | 30/— | " 30/—   | " 1000 Kilo  |
| Pipenstäbe                | "   | Sterl. | 15   | " 15     | gr. Mille    |

Amerika.



# Rigas Export zur See

vom 1. Januar bis zum 31. December.

|                         | 1903                   |     | 1904    |                        | 1903                  |     | 1904    |
|-------------------------|------------------------|-----|---------|------------------------|-----------------------|-----|---------|
| Abfälle u. Schnitzel .  | 82                     | Pud | 260     | Fische und Krebse .    | 673                   | Pud | 2042    |
| Apothekerwaaren . .     | 5343                   | "   | 8923    | Fischereigeräthe....   | 16                    | "   | —       |
| Apparate . . . . .      | 9                      | "   | 3       | Flachs . . . . .       | 7206781               | "   | 3883874 |
| Asbest . . . . .        | —                      | "   | 139     | -Heede . . . . .       | 288824                | "   | 480982  |
| Asbestwaaren . . . .    | 10                     | "   | —       | -Garn . . . . .        | 22579                 | "   | 18398   |
| Backwerk u. Brod..      | 2                      | "   | 12      | Fleisch: Schweine..    | 4423 <sup>1/2</sup>   | "   | 1582    |
| Baumrinde . . . . .     | —                      | "   | 405     | verschied..            | 17344 <sup>1/2</sup>  | "   | 14166   |
| Baumwolle . . . . .     | 7                      | "   | 4757    | Früchte, verschied..   | 348                   | "   | 87      |
| Baumwollgarn . . . .    | —                      | "   | 13      | Galoschen, neue....    | 32087                 | "   | 45066   |
| Baumwollwaaren . .      | —                      | "   | 51      | alte . . . . .         | 96192                 | "   | 87703   |
| Beeren . . . . .        | 5354                   | "   | 6103    | Gedärme . . . . .      | 2237                  | "   | 6604    |
| Blech . . . . .         | 271                    | "   | 26      | Geflügel und Wild..    | 448637 <sup>1/2</sup> | "   | 476322  |
| Blechabfall . . . . .   | 10009                  | "   | 1052    | Gemüse . . . . .       | 6603                  | "   | 46      |
| Blechwaaren . . . . .   | 51                     | "   | 83      | Gerbstoffe . . . . .   | 77                    | "   | —       |
| Bleiasche . . . . .     | 30                     | "   | 1645    | Getränke . . . . .     | —                     | "   | 88      |
| Branntwein, versüsst.   | 17505 <sup>1/2</sup>   | "   | 15685   | Getreide: Bohnen ..    | —                     | "   | 750     |
| Bücher, Bilder und      |                        |     |         | Buchweizen             | 27523                 | "   | 44018   |
| Drucksachen . . . .     | 3225                   | "   | 2767    | Buchweizen-            |                       |     |         |
| Butter . . . . .        | 1277215 <sup>1/2</sup> | "   | 980917  | grütze ..              | 3075                  | "   | —       |
| Canthariden . . . . .   | 188                    | "   | 327     | Erbsen . . . . .       | 767                   | "   | 20080   |
| Cellulose . . . . .     | 77419                  | "   | 105297  | Gerste . . . . .       | 1271498               | "   | 781608  |
| Chamotttemasse . . . .  | —                      | "   | 19476   | Hafer . . . . .        | 1341621               | "   | 1237719 |
| Champagner . . . . .    | 98                     | "   | —       | Hafergrütze            | 1                     | "   | —       |
| Chemische Producte      |                        |     |         | Linsen . . . . .       | —                     | "   | 1500    |
| und Drogen . . . . .    | 744                    | "   | 3700    | Mais . . . . .         | 3053                  | "   | —       |
| Cichorie . . . . .      | 269                    | "   | 293     | Roggen . . . . .       | 661330                | "   | 128762  |
| Cocosmehl . . . . .     | 2167                   | "   | 3843    | Roggenmehl             | —                     | "   | 1500    |
| Colonialwaaren . . . .  | 3                      | "   | 24      | Weizen . . . . .       | 2900780               | "   | 7780146 |
| Conditorwaaren . . . .  | 194                    | "   | 544     | Weizenmehl             | 10                    | "   | 1687    |
| Conserven . . . . .     | 441 <sup>1/2</sup>     | "   | 469     | Wicken . . . . .       | 18012                 | "   | 9233    |
| Coprah . . . . .        | 1                      | "   | —       | Getreideabfall . . . . | 274                   | "   | —       |
| Cornit . . . . .        | 11                     | "   | 54      | Geweibe . . . . .      | 3                     | "   | 87      |
| Diverse Waaren . . . .  | 173 <sup>1/2</sup>     | "   | 2362    | Glaswaaren . . . . .   | 175                   | "   | 175     |
| Draht . . . . .         | 37                     | "   | —       | Glycerin . . . . .     | 3777                  | "   | 1870    |
| Düngemittel:            |                        |     |         | Goudron . . . . .      | 149358                | "   | 118385  |
| Blutdünger . . . . .    | 47907                  | "   | 54007   | Graphit . . . . .      | 32                    | "   | —       |
| nicht bes.benannte      | 1830 <sup>1/2</sup>    | "   | —       | Gummi . . . . .        | 1048                  | "   | 2003    |
| Eier . . . . .          | 4555668                | "   | 4549107 | altes u. Gummi-        |                       |     |         |
| Eigelb . . . . .        | 21120                  | "   | 9923    | abfall . . . . .       | 2185                  | "   | 5790    |
| Eiweiss . . . . .       | 3908 <sup>1/2</sup>    | "   | 2481    | Gummiwaaren . . . . .  | 167                   | "   | 1413    |
| Eisen . . . . .         | 895                    | "   | 255     | Gusseisenwaaren . . .  | 434 <sup>1/2</sup>    | "   | 8       |
| Eisenwaaren . . . . .   | 1900 <sup>1/2</sup>    | "   | 695     | Haare: Borsten . . . . | 6745                  | "   | 9442    |
| Equipagen u. -Theile    | 432                    | "   | 970     | Elen- . . . . .        | 547                   | "   | —       |
| Fässer, leere . . . . . | 656                    | "   | 3007    | Kameel- . . . . .      | 1738                  | "   | 10794   |
| Farben . . . . .        | 76                     | "   | 155     | Kuh- u. Ziegen-        | 23093                 | "   | 6817    |
| Fayencewaaren . . . .   | 9 <sup>1/2</sup>       | "   | 4       | Pferde- . . . . .      | 16127                 | "   | 13611   |
| Federn: Bettfedern.     | 6199                   | "   | 5578    | Rennthier- . . . .     | —                     | "   | 398     |
| Daunen . . . . .        | 293 <sup>1/2</sup>     | "   | 280     | Pferdemähnen. }        | 4109                  | "   | 852     |
| verschied. . . . .      | 25                     | "   | —       | Pferdeschweife }       |                       | "   | 2571    |
| Fensterglas . . . . .   | 13                     | "   | —       | Häute und Felle:       |                       |     |         |
| Fett . . . . .          | 699                    | "   | 6       | Bären- . . . . .       | 3                     | "   | 2       |
| Filz . . . . .          | 82                     | "   | 83      | Dachs- . . . . .       | 178                   | "   | —       |

|                        | 1903                                 | 1904   |                      | 1903                               | 1904                            |
|------------------------|--------------------------------------|--------|----------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| Häute und Felle:       |                                      |        | Malz .....           | 3053 Pud                           | 5502                            |
| Elen- .....            | 5 Pud                                | —      | Manufacturwaaren ..  | 821 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "  | 152                             |
| Hasen- .....           | 5449 "                               | 5548   | Marmorwaaren .....   | 31 "                               | —                               |
| Hirsch- .....          | 692 "                                | 135    | Maschinen .....      | 2976 "                             | 3482                            |
| Hunde- .....           | 8 "                                  | 10     | Maschinentheile .... | 6652 "                             | 5410                            |
| Ilitis- .....          | — "                                  | 21     | Matten .....         | 28735 "                            | 41999                           |
| Kalb-, Schaf-, Ziegen- | 450679 "                             | 558898 | Metallabfall .....   | 689 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "  | 990                             |
| Kaninchen- .....       | — "                                  | 6      | Metallasche .....    | — "                                | 287                             |
| Murmeltier- .....      | 431 "                                | 428    | Metalle .....        | — "                                | 2274                            |
| Pferde- .....          | 166799 "                             | 155277 | Metallwaaren .....   | 108 "                              | 1835                            |
| Reh- .....             | 11 "                                 | —      | Milchwaaren .....    | 15 "                               | —                               |
| Rennthier- .....       | 46 "                                 | 453    | Möbel .....          | 484 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "  | 427                             |
| Rinder- .....          | 8663 "                               | 5654   | Muster u. Proben ..  | 31 "                               | 37                              |
| Wolfs- .....           | 24 "                                 | 6      | Mutterkorn .....     | 212 "                              | 1683                            |
| Handwerksgeräthe ..    | 221 "                                | 329    | Nägel .....          | — "                                | 14999                           |
| Hanf .....             | 844906 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " | 854559 | Naphtha .....        | 25 "                               | 13                              |
| " -Tors .....          | 357769 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " | 83503  | Netze .....          | — "                                | 3492                            |
| " -Garn .....          | 70766 "                              | 79716  | Nüsse .....          | 5 "                                | 24                              |
| Harz .....             | 1248 "                               | 58     | Oel: Aetherisches .. | — "                                | 3                               |
| Heu .....              | 137 "                                | 32     | " Anis- .....        | 188 "                              | 157                             |
| Holzmasse .....        | 30 "                                 | —      | " Bakuine (Mine-     |                                    |                                 |
| Holzwaaren .....       | 1085 "                               | 2796   | ralöl) .....         | 540343 "                           | 610080                          |
| Holzwohle .....        | 250 "                                | 244    | " Baum- .....        | — "                                | 1                               |
| Hopfen .....           | 3592 "                               | 1854   | " Fusel .....        | 7864 "                             | 7361                            |
| Horn und Hornabfall    | 6881 "                               | 11872  | " Kien- .....        | 1072 "                             | —                               |
| Hornmehl .....         | 4500 "                               | 6778   | " Lein- .....        | 1661 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " | 3344                            |
| Hülsen .....           | 267 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "    | 130    | " Oliven- .....      | — "                                | 9                               |
| Instrumente, electr. . | — "                                  | 33     | " Rübel- .....       | — "                                | 365                             |
| " musikal. ....        | 255 "                                | 167    | " Sandel- .....      | 4 "                                | —                               |
| " physik. ....         | — "                                  | 3      | " Sonnenblumen- ..   | 39 "                               | 1                               |
| " versch. ....         | 30 "                                 | 1      | " Vaseline- .....    | 9801 "                             | 19454                           |
| Kälbermagen .....      | 152 "                                | 118    | " Zittwer- .....     | 11 "                               | —                               |
| Käse .....             | 3807 "                               | 5699   | " verschiedenes ..   | — "                                | 6                               |
| Käsestoff .....        | — "                                  | 751    | Oelkuchen:           |                                    |                                 |
| Kalk .....             | — "                                  | 3      | Cocos- .....         | 47882 "                            | 23614                           |
| Kartoffeln .....       | — "                                  | 300    | Dedder- .....        | 5246 "                             | —                               |
| Kartoffelmehl .....    | — "                                  | 760    | Hanf- .....          | 288748 "                           | 304863                          |
| Kaviar .....           | 505 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "    | 237    | Lein- .....          | 2435350 "                          | 2968788                         |
| Kisten, leere .....    | 12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "     | 875    | Raps- .....          | 30601 "                            | 37050                           |
| Kleie .....            | 154349 "                             | 88776  | Sonnenblumen- ...    | 31565 "                            | 8020                            |
| Knochen .....          | — "                                  | 150    | verschiedene .....   | 10070 "                            | 911                             |
| Knochen-Kohle und      |                                      |        | Papier und Papier-   |                                    |                                 |
| -Asche .....           | 40655 "                              | 26269  | waaren .....         | 487 "                              | 740                             |
| Knochen-Mehl .....     | 39399 "                              | 23065  | Papyrus .....        | 331 "                              | 406 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| Kohle, Holz- .....     | 4 "                                  | 6      | Paraffin .....       | 203 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "  | 6                               |
| Korken .....           | 361 "                                | 187    | Parfümerien .....    | — "                                | 271                             |
| Korkenspäne .....      | 74542 "                              | 64237  | Pelzwaaren .....     | 272 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "  | 140                             |
| Korkholz .....         | 587 "                                | 166    | Pelzwerk .....       | — "                                | 65                              |
| Korkmehl .....         | — "                                  | 125    | Pergament .....      | — "                                | 131                             |
| Kork-Isolirplatten ..  | 7860 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "   | 4442   | Petroleum .....      | 30320 "                            | 13178                           |
| Korkwaaren .....       | — "                                  | 149    | Pflanzen, lebende u. |                                    |                                 |
| Kryolith .....         | 3965 "                               | 386    | Blumenzwiebeln ..    | 33 "                               | 164                             |
| Kupferasche .....      | 4 "                                  | —      | Pflanzenhaar .....   | 187 "                              | 11                              |
| Lack .....             | 43 "                                 | —      | Pilze .....          | 326 "                              | 414                             |
| Laternen .....         | — "                                  | 3      | Porzellanwaaren ..   | — "                                | 7                               |
| Leder .....            | 139 "                                | 32     | Pottasche .....      | — "                                | 757                             |
| Lederabfall .....      | 9 "                                  | 974    | Presenninge .....    | 9 "                                | —                               |
| Lederwaaren .....      | 36 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "     | 37     | Pyritrückstände ...  | 865685 "                           | 1490401                         |
| Leim .....             | 970 "                                | 1143   | Rinderschweife ...   | — "                                | 407                             |
| Leimleder .....        | 9735 "                               | 13159  | Saaten: Anis- .....  | 10095 "                            | 15395                           |
| Lichte .....           | 3 "                                  | 73     | " Aussiebsel         |                                    |                                 |
| Linoleum .....         | 19 "                                 | 47     | (Spörgel) ..         | — "                                | 49529                           |
| Lumpen .....           | 17625 "                              | 20710  | " Coriander- ..      | — "                                | 3950                            |
| Lycopodium .....       | 513 "                                | 869    | " Dedder- ....       | 13425 "                            | 5380                            |
| Malzextract .....      | — "                                  | 3      | " Gras- .....        | 6300 "                             | 2105                            |



|                          | 1903                           |       | 1904   |
|--------------------------|--------------------------------|-------|--------|
| Saaten: Gurken- . . .    | 218                            | Pud   | 74     |
| " Hanf- . . . . .        | 17954                          | "     | 9656   |
| " Klee- . . . . .        | 4040                           | "     | 8133   |
| " Kümmel- . . . . .      | —                              | "     | 53     |
| " Leinsaat, Säe- . . .   | 524253                         | "     | 388431 |
| " Schlag- . . . . .      | 618750                         | "     | 633869 |
| " Senf- . . . . .        | 190                            | "     | 117    |
| " Wald- . . . . .        | —                              | "     | 32     |
| " Zittwer- . . . . .     | 10314                          | "     | 9022   |
| " versch. Saaten         | 358                            | "     | 20     |
| Säcke . . . . .          | 80                             | "     | 353    |
| Saft . . . . .           | 17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "     | 350    |
| Salmiakasche . . . . .   | —                              | "     | 431    |
| Salz . . . . .           | 60                             | "     | —      |
| Sand . . . . .           | —                              | "     | 20     |
| Säuren: Salz- . . . . .  | —                              | "     | 191    |
| " Schwefel- . . . . .    | —                              | "     | 269    |
| Schaufeln . . . . .      | 101                            | "     | —      |
| Schmirgel . . . . .      | —                              | "     | 19     |
| Schreibmaterialien . . . | —                              | "     | 6      |
| Schuhwaaren . . . . .    | —                              | "     | 12     |
| Schwamm . . . . .        | 99                             | "     | 58     |
| Schwefel . . . . .       | —                              | "     | 1397   |
| Schwefelblüthe . . . . . | 680                            | "     | 409    |
| Seife . . . . .          | 252                            | "     | 100    |
| Senfmehl . . . . .       | —                              | "     | 56     |
| Separatore . . . . .     | 254                            | "     | 951    |
| Silbersand . . . . .     | —                              | "     | 312    |
| Spath . . . . .          | 2                              | "     | 10867  |
| Speck . . . . .          | 7582                           | "     | 5422   |
| Spielwaaren . . . . .    | —                              | "     | 13     |
| Spiritus . . . . .       | 8                              | "     | 5700   |
| Stahl . . . . .          | 313                            | "     | 3      |
| Stahlfedern . . . . .    | 19                             | "     | 16     |
| Stahlwaaren . . . . .    | —                              | "     | 51     |
| Steine . . . . .         | 57                             | "     | 1561   |
| Steinwaaren . . . . .    | —                              | "     | 105    |
| Süßholz . . . . .        | 10187                          | "     | 4128   |
| Tabak . . . . .          | 27475                          | "     | 51200  |
| Tabaksfabrikate . . . .  | 45 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "     | 177    |
| Tauwerk, neues . . . . . | 51                             | "     | 1194   |
| " altes . . . . .        | 1476                           | "     | 5178   |
| Terpentin . . . . .      | 90764                          | "     | 90890  |
| Thee . . . . .           | 2                              | "     | 10     |
| Thiere: Bär . . . . .    | 1                              | Stück | —      |
| " Elche . . . . .        | —                              | "     | 2      |
| " Gänse . . . . .        | 5190                           | "     | 2701   |
| " Hühner . . . . .       | —                              | "     | 5      |
| " Hunde . . . . .        | 3                              | "     | 3      |
| " Pferde . . . . .       | 3104                           | "     | 360    |
| " Wachteln . . . . .     | 4940                           | "     | 46500  |
| Thonerde . . . . .       | 123293                         | Pud   | 100731 |
| Thran . . . . .          | 16                             | "     | 47     |
| Treber . . . . .         | 22183                          | "     | 30571  |
| Tuch . . . . .           | 22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "     | 9      |
| Uhren . . . . .          | —                              | "     | 10     |
| Umzugsgut . . . . .      | 7184                           | "     | 10627  |
| Velocipedes u. Theile    | 26                             | "     | 17     |
| Victualien . . . . .     | 236                            | "     | 166    |
| Vögel, ausgestopfte . .  | 119                            | "     | 42     |
| Vogelbälge . . . . .     | —                              | "     | 9      |
| Vogelfedern . . . . .    | —                              | "     | 1647   |
| Vogelflügel . . . . .    | 17                             | "     | 2      |
| Wachtuch . . . . .       | —                              | "     | 24     |
| Watte . . . . .          | 3                              | "     | 3      |

|                                               | 1903                                |       | 1904                                |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------|-------|-------------------------------------|
| Wein . . . . .                                | 1                                   | Pud   | 45                                  |
| Wollabfall . . . . .                          | 65                                  | "     | —                                   |
| Wolle . . . . .                               | 23118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | "     | 33277                               |
| Wollgarn . . . . .                            | —                                   | "     | 3                                   |
| Wollwaaren . . . . .                          | 3                                   | "     | —                                   |
| Ziegel . . . . .                              | —                                   | "     | 1                                   |
| Zink . . . . .                                | —                                   | "     | 30                                  |
| Zinkasche . . . . .                           | 372                                 | "     | —                                   |
| Zinkblech . . . . .                           | —                                   | "     | 182                                 |
| Zinkwaaren . . . . .                          | —                                   | "     | 23                                  |
| Zinn . . . . .                                | —                                   | "     | 51                                  |
| Zinnasche . . . . .                           | 1071                                | "     | 262                                 |
| Zinnoxid . . . . .                            | 68                                  | "     | —                                   |
| Zucker . . . . .                              | —                                   | "     | 74                                  |
| Zündwaaren . . . . .                          | 1253                                | "     | 8                                   |
| Zwiebeln . . . . .                            | —                                   | "     | 4792                                |
| Holz:                                         |                                     |       |                                     |
| Balken, eichene . . .                         | 358                                 | Stück | 83                                  |
| " fichtene . . . . .                          | 117769                              | "     | 125629                              |
| " grähnene . . . . .                          | 280727                              | "     | 296881                              |
| " birk., ell., etc. . . .                     | 145225                              | "     | 120574                              |
| Bootshaken . . . . .                          | 10984                               | "     | 16238                               |
| Bootsmasten . . . . .                         | 32037                               | "     | 11241                               |
| Brennholz . . . . .                           | 8581                                | Faden | 4362 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>    |
| Bretter, eichene . . .                        | 13910                               | Stück | 30631                               |
| " 1—2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " . . . . . | 13678722                            | "     | 13646833                            |
| " 3" . . . . .                                | 6073138                             | "     | 5564461                             |
| " über 3" . . . . .                           | 16770                               | "     | 6541                                |
| Brussen, eichene                              |                                     |       |                                     |
| (Plançons) . . . . .                          | 1086                                | "     | 1357                                |
| " fichtene . . . . .                          | 29806                               | "     | 31613                               |
| " grähnene . . . . .                          | 23623                               | "     | 20624                               |
| " birk., ell., etc. . . .                     | 19973                               | "     | 19632                               |
| Celluloseholz, fadenl. .                      | 582117                              | "     | 1099775                             |
| " meterl. . . . .                             | 691329                              | "     | 1452272                             |
| Cementtonnenstäbe . .                         | 746260                              | "     | 523932                              |
| Fassstäbe, eichene . .                        | 461903                              | "     | 1314444                             |
| " birk., ell., etc. . . .                     | 354540                              | "     | 922515                              |
| Holzdraht . . . . .                           | 311976                              | Pud   | 348504                              |
| Schachtelspäne . . . .                        | —                                   | "     | 540                                 |
| Klötze, eichene . . .                         | 217                                 | Stück | 912                                 |
| " birk., ell. etc. . . .                      | 84863                               | "     | 164589                              |
| Kreuzhölzer . . . . .                         | 1831                                | "     | 2229                                |
| Mauerlatten, ficht. . .                       | 74796                               | "     | 95023                               |
| " grähnene . . . . .                          | 37670                               | "     | 30029                               |
| " birk., ell. etc. . . .                      | 2811                                | "     | 4543                                |
| Parquetfriesen . . . .                        | 74462                               | "     | 98269                               |
| Pipen- und Oxhoft-<br>stäbe . . . . .         | 3594                                | "     | 4413                                |
| Pitprops . . . . .                            | 3374346                             | "     | 4848258                             |
| Radspeichen . . . . .                         | 230916                              | "     | 292007                              |
| Sleeper, kantige . . . .                      | 1752610 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "     | 1856416 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| " runde . . . . .                             | 30451                               | "     | 35643                               |
| Sparren u. Ricker . . .                       | 196325                              | "     | 300035                              |
| Spieren . . . . .                             | 6369                                | "     | 4497                                |
| Splittholz . . . . .                          | 8288                                | Faden | 7183 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>    |
| Stäbe, eichene . . . .                        | 136455                              | Stück | 4863                                |
| " birk., ell. etc. . . .                      | 456419                              | "     | 1500                                |
| Squares . . . . .                             | 303036                              | "     | 355375                              |
| Telegraphenstangen<br>und Stangen . . . . .   | 22791                               | "     | 43405                               |
| Besenstiele . . . . .                         | —                                   | "     | 103176                              |
| Pfosten . . . . .                             | —                                   | "     | 497                                 |
| Wagenschoss . . . . .                         | —                                   | "     | 1049                                |

# Rigas Import zur See

der wesentlichsten Artikel\*)

Vom 1. Januar bis zum 31. December.

|                          | 1903                                  | 1904                                |                         | 1903                                | 1902                                   |
|--------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|
| Kaffee.....              | 41026 Pud                             | 37876                               | Gummi.....              | 145194                              | Pud 114107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| Heringe.....             | 796049 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „  | 789358                              | Harz.....               | 222637                              | „ 304865                               |
| Hopfen.....              | 2683                                  | 5182                                | Jute, rohe.....         | 443748                              | „ 378255                               |
| Reis.....                | 107489 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „  | 96414 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | Korkholz, unverarbeit.. | 375190                              | „ 300874                               |
| Salz.....                | 117981 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „  | 17113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | Kreide, rohe u. gemahl. | 4316890 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „ 3865091 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  |
| Thee.....                | 375530 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „  | 271176                              | Maschinen, landw....    | 41745                               | „ 314250 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   |
| Wein.....                | 33889 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „   | 26662                               | „ „ industr....         | 192049 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | „ 247404                               |
| Champagner.....          | 100781 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „  | 4799 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    | Maschinenth.u. -Zubehör | 746499 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | „ 461818                               |
| Baumwolle, rohe.....     | 1366584 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ | 1637432 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | Mauersteine.....        | 466596 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | „ 481810                               |
| Blei.....                | 293878                                | 235838                              | Metallerz.....          | 661824                              | „ 814638 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   |
| Coprah.....              | 371033 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „  | 324061 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | Oel, Pflanzen-.....     | 17356                               | „ 21700 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    |
| Künstl. Düngemittel und  |                                       |                                     | Quarz.....              | 209174 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | „ 178240                               |
| Rohphosphate.....        | 2543662                               | 2475457                             | Salpeter.....           | 92322                               | „ 67251 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    |
| Eisen, unverarbeitetes . | 102115 „                              | 155909                              | Schwefel.....           | 129428 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | „ 178385                               |
| Eisenbahnschienen.....   | 912                                   | 4164                                | Soda.....               | 28501                               | „ 12666 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    |
| Eisenbahnzubehör.....    | 2331 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „    | 808 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | Pottasche.....          | 4846 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    | „ 9096 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     |
| Gusseisen, unverarb. .   | 53899                                 | 28626 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | Glaubersalz.....        | 10112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | „ 17990 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    |
| Stahl, unverarbeiteter . | 219083 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „  | 274755 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | Spath.....              | 371579 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | „ 397959                               |
| Farbeholz in Scheiten u. |                                       |                                     | Steinkohlen.....        | 26994149                            | „ 28117388                             |
| gemahlenes.....          | 977829 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „  | 1049462 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | Coaks.....              | 1142846 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „ 1287352                              |
| Quebrachholz.....        | 588793                                | 720526 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | Thonerde.....           | 1459247                             | „ 1660903                              |
| Gerbstoffe.....          | 104085 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „  | 142277 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | Wachs.....              | 17394 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | „ 9746 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     |
| Fasstheile.....          | 78235                                 | 85217 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   |                         |                                     |                                        |

\*) Die Angaben für alle über unseren Hafen importirten Artikel sind zur Zeit noch nicht zu beschaffen.





# Vierunddreissigster Jahres-Rechenschaftsbericht

## der Actien-Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts in Riga

pro 31. December 1904.

| Gewinn- und Verlust-Conto.                                        |        |    |                           |           |
|-------------------------------------------------------------------|--------|----|---------------------------|-----------|
| Debet.                                                            |        |    | Credit.                   |           |
| <b>Verluste.</b>                                                  | Rubel. | K. | <b>Gewinne.</b>           | Rubel. K. |
| <b>An Gagen-Conto:</b>                                            |        |    | <b>Per Miethen-Conto:</b> |           |
| für gezahlte Gagen .....                                          | 1,750  | —  | Miethen-Einnahme pro 1904 | 20,991 95 |
| „ <b>Unkosten-Conto:</b>                                          |        |    |                           |           |
| für das Bereinigen der Strassen,<br>Inserate und kleine Ausgaben. | 806    | 99 |                           |           |
| „ <b>Renten-Conto:</b>                                            |        |    |                           |           |
| für Zinsen .....                                                  | 857    | 29 |                           |           |
| „ <b>Assecuranz-Conto:</b>                                        |        |    |                           |           |
| für Assecuranz pro 1904 ....                                      | 428    | 57 |                           |           |
| „ <b>Stadt-Abgaben:</b>                                           |        |    |                           |           |
| für sämtliche Stadtabgaben<br>pro 1904 .....                      | 1,888  | 12 |                           |           |
| „ <b>Krons-Immobiliensteuer:</b>                                  |        |    |                           |           |
| für den Steuerbetrag pro<br>1904 .....                            | 432    | 71 |                           |           |
| „ <b>Dividenden-Conto:</b>                                        |        |    |                           |           |
| für den Reingewinn pro 1904                                       | 14,828 | 27 |                           |           |
|                                                                   | 20,991 | 95 |                           | 20,991 95 |

Riga, den 31. December 1904.

N. Fenger.

Rendant

Paul Schwartz.

F. Tiedemann.

Das Directorium:

Wm. Hartmann.

C. Drishaus.

C. G. v. Sengbusch.

Buchhalter Wilh. Thies.

Die vollkommene Uebereinstimmung obiger Rechenschaft mit den Büchern und Belegen

Riga, den 22. Februar 1905.

C. A. Helmsing.

der Actien-Gesellschaft der Central-Waaren-Dépôts in Riga bescheinigen die Revidenten:

And. Larsson.

| Bilanz - Conto.                                                                                                                                                                  |         |    |                                                                                                                                             |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Debet.                                                                                                                                                                           |         |    | Credit.                                                                                                                                     |            |
| <b>Activa.</b>                                                                                                                                                                   | Rubel.  | K. | <b>Passiva.</b>                                                                                                                             | Rubel. K.  |
| <b>An Speicher-Conto:</b>                                                                                                                                                        |         |    | <b>Per Actien-Capital-Conto:</b>                                                                                                            |            |
| Kostenpreis er-<br>bauer 7 Speicher<br>im neuen Am-<br>barenviertel incl.<br>Ankaufwerth d.<br>Grundstücke ... R. 198,039 25<br>desgl. 5 Speicher<br>in Mühlgraben . „ 97,279 17 | 295,318 | 42 | für eingezahlte .....                                                                                                                       | 264,000 —  |
| „ <b>Einlagescheine der H. Ge-<br/>sellschaft:</b>                                                                                                                               |         |    | „ <b>Reserve-Capital-Conto:</b>                                                                                                             |            |
| vorhanden im Betrage von ..                                                                                                                                                      | 10,000  | —  | für den Bestand .....                                                                                                                       | 30,000     |
| „ <b>Renten-Conto:</b>                                                                                                                                                           |         |    | „ <b>Miethen-Conto:</b>                                                                                                                     |            |
| für an obigen Einlagescheinen<br>pro 31. December c. haftende<br>Zinsen à 5% Steuer .....                                                                                        | 118     | 75 | für praenumerirte Miethe..                                                                                                                  | 2,859 25   |
| „ <b>Assecuranz-Conto:</b>                                                                                                                                                       |         |    | „ <b>Remonte-Conto:</b>                                                                                                                     |            |
| vorausbezahlte<br>Feuer - Versiche-<br>rungs-Prämie ... Rbl. 60 67<br>u. für Mühlgraben „ 506 92                                                                                 | 567     | 59 | Remonte - Re-<br>servefond vom<br>Jahre 1903... R. 5,411 71<br>übertr. Renten<br>des Reserveca-<br>pitals pro 1904 „ 1,500 —<br>R. 6,911 71 |            |
| „ <b>Cassa-Conto:</b>                                                                                                                                                            |         |    | ab: pro 1904<br>verausgabte Re-<br>montekosten .. „ 838 38                                                                                  |            |
| Baarbestand .....                                                                                                                                                                | 46      | 72 | für vorhandenen Remonte-<br>Reservefond .....                                                                                               | 6,073 33   |
| „ <b>Giro-Conto:</b>                                                                                                                                                             |         |    | „ <b>Dividenden-Conto:</b>                                                                                                                  |            |
| bei der Börsenbank .....                                                                                                                                                         | 13,747  | 17 | Dividende pr. 1904 de<br>264,000 R. Act.-<br>Capital 5 1/2% = R. 14,520 —<br>noch nicht eingel.<br>Divid.-Coupons<br>pro 1901 .....         | 125 —      |
|                                                                                                                                                                                  | 319,798 | 65 | Dividenden-<br>Reserve .....                                                                                                                | 2,221 7    |
|                                                                                                                                                                                  |         |    |                                                                                                                                             | 16,866 07  |
|                                                                                                                                                                                  |         |    |                                                                                                                                             | 319,798 65 |



# Verzeichniss der Rigaer See- und Fluss-Schiffe.

1905

Die Nummernflagge ist blau, Buchstaben und Nummer weiss, an der linken Ecke die russische Nationalflagge.

Erklärungen: E Eichenholz. F Fichtenholz. S Schraubendampfer. e eisengebaut. St Stahlgebaüt. a/V alte Vermessung. n/V neue Vermessung.

| Nº | Bauart.      | Namen der Schiffe.               | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer.      | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.                          | Wohnsitz der Rheder.             |
|----|--------------|----------------------------------|----------------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------------------------|----------------------------------|
| 1  | Gff.-Schon.  | <b>A</b><br>Adam E & F . . . . . | . . . . .                        | Seeting . . . . .        | 155 n/V            | J. Seetin & J. Jansohns<br>Erben . . . . . | Adiamünde resp. Riga.            |
| 2  | "            | Adolf E & F . . . . .            | . . . . .                        | E. Behrsin . . . . .     | 154 "              | J. Ehkis . . . . .                         | Adiamünde.                       |
| 3  | 3-m. Gff.-S. | Aldebaran E & F . . . . .        | HBDL                             | vacant . . . . .         | 211 a/V            | Wm. Moritz & Andere                        | Postenden.                       |
| 4  | "            | Alexander E & F . . . . .        | HKQS                             | vacant . . . . .         | 339 "              | M. Leelkahn . . . . .                      | Kürbis per Lemsal.               |
| 5  | "            | Alexander E & F . . . . .        | . . . . .                        | D. Gruuwald . . . . .    | 272 n/V            | J. B. Bertin & D. Stahl                    | Rojen.                           |
| 6  | Gff.-Schon.  | Alide E & F . . . . .            | . . . . .                        | vacant . . . . .         | 148 a/V            | K. Abolin & P. Jäger                       | Upesgrihwe.                      |
| 7  | 3-m. Gff.-S. | Alma E & F . . . . .             | HBKT                             | T. Kalnbehrsin . . . . . | 312 "              | M. Kalnbehrsin & G.<br>Schnohr . . . . .   | Pernigel resp. Kürbis.           |
| 8  | Gff.-Schon.  | Alma E & F . . . . .             | . . . . .                        | J. Peitsch . . . . .     | 147 "              | E. Dunkel . . . . .                        | Ugunzeem.                        |
| 9  | 3-m. Gff.-S. | Amalia E & F . . . . .           | HMRL                             | F. Sielemann . . . . .   | 327 n/V            | G. Schnohr & E. Kuken                      | Kürbis resp. Peters-<br>kapelle. |
| 10 | Gff.-Schon.  | Andreas E & F . . . . .          | HBKS                             | Poge . . . . .           | 148 "              | C. Seeberg . . . . .                       | Riga.                            |



| Nº | Bauart.      | Namen der Schiffe.    | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer. | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.                        | Wohnsitz der Rheder.                       |
|----|--------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 11 | 3-m. Gff.-S. | Andromeda E & F . . . | . . .                            | F. Weidemann .      | 200 a/V            | A. Friedenwald & F.<br>Weidemann . . . . | Rojen.                                     |
| 12 | 3-m. Schon.  | Anna E & F . . . .    | MBNG                             | vacant . . . .      | 280 "              | M. Weide & J. Jansohn                    | Haynasch resp. Riga.                       |
| 13 | 3-m. Gff.-S. | Anna E & F . . . .    | . . .                            | Pluhm . . . .       | 255 "              | J. Fischer & Andere                      | Angern.                                    |
| 14 | Gff.-Schon.  | Anna E & F . . . .    | . . .                            | vacant . . . .      | 148 "              | Von Aderkass . . . .                     | Kürbis.                                    |
| 15 | 3-m. Schon.  | Anna Alwine E & F     | HBKR                             | G. F. Grass . .     | 321 n/V            | G. Grass & M. Leelkahn                   | do.                                        |
| 16 | Gff.-Schon.  | Anna Greta E & F .    | . . .                            | Grünberg . . . .    | 131 a/V            | J. Grünberg . . . .                      | Upesgrihwe.                                |
| 17 | "            | Anna Marie E & F .    | . . .                            | Sweineeks . . .     | 176 n/V            | Gebr. Brunsleep . . .                    | Wandsen.                                   |
| 18 | 3-m. Schon.  | Anna Mathilde E & F   | HRCN                             | C. Kehse . . . .    | 378 a/V            | J. Jansohn & Andere                      | Riga.                                      |
| 19 | 3-m. Gff.-S. | Anna Olga E & F . .   | MCDW                             | K. Jaunkaln . .     | 218 n/V            | G. Grass & Andere .                      | Kürbis.                                    |
| 20 | "            | Anna Otilie E & F .   | HKQN                             | A. Fischer . . .    | 232 a/V            | J. Fischer & Andere                      | Angern.                                    |
| 21 | "            | Ans E & F . . . .     | HDCG                             | L. Friedenberg .    | 317 "              | Gebr. Puhlin . . . .                     | Ugunzeem.                                  |
| 22 | Gff.-Schon.  | Ans E & F . . . .     | . . .                            | A. Insberg . . .    | 78 n/V             | A. Insberg . . . . .                     | Schozeen.                                  |
| 23 | 3-m. Gff.-S. | Antares E & F . . .   | . . .                            | Straumer . . . .    | 340 a/V            | Gebr. Grihwan . . . .                    | Dondangen-Gipken.                          |
| 24 | Gff.-Schon.  | Antares E & F . . .   | . . .                            | P. Skadin . . . .   | 155 "              | P. Skadin & K. Ant-<br>mann . . . . .    | Dondangen-Koschrag-<br>gen resp. Pitragen. |
| 25 | "            | Anton E & F . . . .   | HKQD                             | D. Rosenfeld . .    | 201 "              | Wm. Moritz & Andere                      | Postenden.                                 |
| 26 | "            | Arcturus E & F . . .  | HDBW                             | T. Dreimann . .     | 152 n/V            | Gebr. Grihwan . . . .                    | Dondangen-Gipken.                          |
| 27 | "            | Auda E & F . . . .    | . . .                            | vacant . . . .      | 118 "              | K. Abolin . . . . .                      | Upesgrihwe.                                |
| 28 | 3-m. Schon.  | Aurora F . . . . .    | HKNG                             | K. Welin . . . .    | 280 "              | Schiff-Ges. „Austra“                     | Riga.                                      |

| N <sup>o</sup> | Bauart.      | Namen der Schiffe.    | Unterscheidungs-Signal. | Namen der Schiffer. | Register-Tons. | Namen der Rheder.                        | Wohnsitz der Rheder.           |
|----------------|--------------|-----------------------|-------------------------|---------------------|----------------|------------------------------------------|--------------------------------|
| 29             | 3-m. Schon.  | Austra E & F . . . .  | HKRL                    | M. Peterson . .     | 322 n/V        | Schiff.-Ges. „Austra“                    | Riga                           |
| 30             | „            | Austrums E & F . .    | HBKD                    | P. Peterson . .     | 392 a/V        | P. Bauer & Andere .                      | do.                            |
| 31             | „            | Anna Marie E & F .    | . . . .                 | J. Stankewitz .     | 181 n/V        | J. Purin & Andere .                      | Aprochzeem.                    |
| <b>B</b>       |              |                       |                         |                     |                |                                          |                                |
| 32             | 3-m. Schon.  | Baltzer E & F . . . . | HB JW                   | M. Stahlberg . .    | 367 a/V        | J. Baltzer . . . . .                     | Adiamünde.                     |
| 33             | „            | Benor E & F . . . .   | . . . .                 | Jacobson . . . .    | 374 „          | G. Kalnin & G. Seglin                    | Dreimannsdorf.                 |
| 34             | 3-m. Gff.-S. | Bertha Alwina E & F   | HKSR                    | vacant . . . . .    | 270 „          | G. Kalnin . . . . .                      | do.                            |
| 35             | „            | Besmer E & F . . . .  | . . . .                 | Kahl . . . . .      | 225 n/V        | Gebr. Muzneek . . . .                    | Wandsen                        |
| 36             | 3-m. Schon.  | Bethania E & F . . .  | HB JV                   | M. Drehsin . . .    | 338 „          | J. Ehkis . . . . .                       | Adiamünde.                     |
| 37             | „            | Bethlehem E & F . .   | HKQM                    | M. G. Martinson     | 338 a/V        | J. Martinson . . . . .                   | Gutmannsbach.                  |
| 38             | „            | Betty E & F . . . . . | . . . .                 | E. Wikmann . .      | 414 „          | J. Baltzer & Gebrüder<br>Grewe . . . . . | Adiamünde resp. Peterskapelle. |
| 39             | 3-m. Gff.-S. | Breedis E & F . . . . | HB JT                   | P. Krastin . . .    | 356 „          | A. Paesch & Andere                       | Mühlgraben.                    |
| 40             | Gff.-Schon.  | Brutto E & F . . . .  | . . . .                 | F. Straumer . .     | 113 n/V        | J. Wandsberg . . . .                     | Schozeen.                      |
| 41             | 3-m. Gff.-S. | Brihnum E & F . . . . | . . . .                 | J. Snikker . . .    | 183 „          | Gebr. Snikker . . . .                    | Kaleten.                       |
| <b>C</b>       |              |                       |                         |                     |                |                                          |                                |
| 42             | 3-m. Schon.  | Capella E & F . . . . | HB JG                   | F. Matusal . . .    | 349 n/V        | M. Brahksch & Andere                     | Peterskapelle, Grünhof.        |
| 43             | „            | Capella E & F . . . . | . . . .                 | A. Kongs . . . .    | 280 „          | Markson . . . . .                        | Orrenhof.                      |



| №        | Bauart.       | Namen der Schiffe.                    | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer. | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.                           | Wohnsitz der Rheder.   |
|----------|---------------|---------------------------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------|---------------------------------------------|------------------------|
| 44       | Gff. - Schon. | Catharina E & F . .                   | HBWL                             | P. Jaeger. . . .    | 134 a/V            | P. Jäger . . . . .                          | Upesgrihwe.            |
| 45       | "             | Catharina E & F . .                   | MLRF                             | E. Leelmesch . .    | 218 "              | G. Grass . . . . .                          | Kürbis.                |
| 46       | 3-m. Gff.-S.  | Catharina E & F . .                   | MBTD                             | A. Tschakste. .     | 223 u/V            | G. Schnohr . . . . .                        | do.                    |
| 47       | "             | Christian Woldemar<br>E & F . . . . . | HDEN                             | M. Intze . . . .    | 215 "              | M. Wihtol & Andere                          | Peterscapelle.         |
| 48       | "             | Circus E & F . . . .                  | "                                | M. Behrsin . . .    | 207 a/V            | J. Dreyman & Andere                         | Margrafen.             |
| 49       | 3-m. Schon.   | Constantin E & F . .                  | HMSW                             | Räheson . . . .     | 369 "              | A. Klein . . . . .                          | Pernau.                |
| 50       | "             | Concordia E & F . .                   | "                                | K. Johansohn. .     | 279 "              | K. Johansohn & J.<br>Jansohn . . . . .      | Mühlgraben resp. Riga. |
| 51       | "             | Cyrus . . . . .                       | "                                | M. Russberg . .     | 258 "              | Snoting & Andere . .                        | Windau                 |
| <b>D</b> |               |                                       |                                  |                     |                    |                                             |                        |
| 52       | Bark          | Delta . . . . .                       | "                                | D. Ottmann . .      | 537 a/V            | D. Ottmann . . . . .                        | Riga.                  |
| 53       | 3-m. Schon.   | Der Kurländer E & F                   | HPDN                             | J. Grahwel. . .     | 363 u/V            | Schiff.-Ges. „Austra“                       | do.                    |
| 54       | Gff. - Schon. | Dorothea E & F . .                    | MBJG                             | A. Müller . . .     | 123 a/V            | C. Seeberg . . . . .                        | do.                    |
| 55       | "             | Delfin E & F . . . .                  | "                                | Oschmuzneek . .     | 193 "              | M. Oschmuzneek &<br>J. Karklin . . . . .    | Ugunzeem.              |
| 56       | 3-m. Gff.-S.  | Drangs E & F . . . .                  | "                                | C. Dunkel . . .     | 294 u/V            | Gebr. Dunkel & Andere                       | do.                    |
| 57       | "             | Dsimtene E & F . . .                  | "                                | Legsding . . . .    | 107 a/V            | Gebrüder Legsding &<br>J. Indrikson . . . . | Adiamünde.             |
| 58       | "             | Dsennis E & F . . . .                 | "                                | R. Kahrin . . .     | 248 u/V            | G. Gross . . . . .                          | Kürbis                 |

| N <sup>o</sup> | Bauart.       | Namen der Schiffe.              | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer. | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.                         | Wohnsitz der Rheder.  |
|----------------|---------------|---------------------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------|-------------------------------------------|-----------------------|
| 59             | 3-m. Gff.-S.  | <b>E</b><br>Ehrglis E & F . . . | . . .                            | Fr. Wack . . .      | 230 a/V            | M. Bachmann & Fr. Wack                    | Riga.                 |
| 60             | Gff. - Schon. | Eitlik E & F . . . . .          | . . .                            | vacant . . . . .    | 92 n/V             | J. Gulbe . . . . .                        | Kürbis.               |
| 61             | 3-m. Schon.   | Elsa Auguste E & F              | . . .                            | S. Muischul . . .   | 195 "              | S. Muischul & Andere                      | Peterskapelle.        |
| 62             | Gff. - Schon. | Elvira E & F . . . . .          | HBLT                             | P. Aumann . . .     | 120 a/V            | K. Aumann & K. Ant-<br>mann . . . . .     | Waiden resp. Piragen. |
| 63             | "             | Emilie E & F . . . . .          | HKNL                             | M. Tetter . . .     | 152 n/V            | J. Rosenberg & Andere                     | Zarnikau.             |
| 64             | 3-m. Gff.-S.  | Emma E & F . . . . .            | . . .                            | Jankewitz . . .     | 266 a/V            | Gebrüder Martinkaln                       | Wandsen.              |
| 65             | 3-m. Schon.   | Equator E & F . . . . .         | HBJ                              | Sakne . . . . .     | 411 "              | Gebrüder Weide . . .                      | Haynasch.             |
| 66             | Gff. - Schon. | Erika E & F . . . . .           | . . .                            | H. Freiberg . . .   | 98 n/V             | J. Jansohn & Andere                       | Riga.                 |
| 67             | "             | Ernst E & F . . . . .           | . . .                            | E. Preedin . . .    | 173 "              | E. Preedin & Andere                       | Kaleten.              |
| 68             | 3-m. Gff.-S.  | Ernst David E & F .             | HNQG                             | E. Grewe . . .      | 288 a/V            | Grewe & Andere . .                        | Peterskapelle.        |
| 69             | "             | Ernst Alfred E & F .            | HRFC                             | G. Martinson . .    | 317 "              | Ernst Moritz & Andere                     | Riga.                 |
| 70             | "             | Eufrosine E & F . . .           | . . .                            | vacant . . . . .    | 246 n/V            | F. Freyberg & J. Graud                    | Ploenhof.             |
|                | "             | Emilie E & F . . . . .          | . . .                            | F. Zihrl . . . . .  | 349 "              | H. Dankaln . . . . .                      | Kaleten.              |
| 71             |               |                                 |                                  |                     |                    |                                           |                       |
| 72             | Gff. - Schon. | Fanija E & F . . . . .          | . . .                            | P. Makkis . . .     | 134 n/V            | F. Friedenber . . . .                     | Angern.               |
| 73             | 3-m. Gff.-S.  | Fata Morgana E & F              | HCBV                             | Grauding . . . . .  | 181 "              | J. & M. Brunsleep . .                     | Wandsen.              |
| 74             | 3-m. Schon.   | Feodor E & F . . . . .          | . . .                            | Michelmann . . .    | 402 a/V            | F. Dubkowsky & J.<br>Michelmann . . . . . | Gutmannsbach.         |



| N <sup>o</sup> | Bauart.       | Namen der Schiffe.                    | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer. | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.     | Wohnsitz der Rheder. |
|----------------|---------------|---------------------------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|----------------------|
| 75             | Gff. - Schon. | Fomalhaut E & F. .                    | HPFB                             | M. Schultmann .     | 174 n/V            | K. Schultmann & And.  | Gipken.              |
| 76             | "             | Fortuna E & F . . .                   | . . .                            | M. Weike . . .      | 79 "               | G. Kalnin . . . . .   | Orrenhof.            |
| 77             | "             | Fortuna E & F . . .                   | . . .                            | vacant . . . . .    | 98 "               | P. Launitz . . . . .  | Dondangen.           |
| 78             | 3-m. Gff.-S.  | Fortuna E & F . . .                   | . . .                            | A. Thomel . . .     | 175 a/V            | A. Thomel . . . . .   | Riga.                |
| 79             | Gff. - Schon. | Fritz E & F . . . . .                 | . . .                            | F. Tamisar . . .    | 151 "              | J. Damkaln . . . . .  | Kaleten.             |
| 80             | 3-m. Gff.-S.  | Fritz Gustav E & F .                  | HBLM                             | Sielemann . . .     | 312 "              | J. Sausin . . . . .   | Kürbis.              |
| 81             | Gff. - Schon. | Fuchs E & F . . . .                   | HNGQ                             | Bachmann . . .      | 152 n/V            | J. & M. Mikelson . .  | Haynasch.            |
| <b>G</b>       |               |                                       |                                  |                     |                    |                       |                      |
| 82             | 3-m. Schon.   | George E & F . . . .                  | MLKB                             | J. Krause . . . .   | 269 a/V            | J. & M. Weide . . .   | Haynasch.            |
| 83             | 3-m. Gff.-S.  | Gulbis E & F . . . .                  | HBJQ                             | P. Baumann . . .    | 338 "              | K. & J. Wellin & And. | Pernigel.            |
| 84             | Gff. - Schon. | Gustav E & F . . . .                  | . . .                            | G. Kalnin . . . .   | 162 "              | G. Kalnin . . . . .   | Orrenhof.            |
| 85             | 3-m. Gff.-S.  | Golgatha E & F . . .                  | . . .                            | D. Martinson . .    | 244 n/V            | J. Lorentz . . . . .  | Gutmannsbach.        |
| <b>H</b>       |               |                                       |                                  |                     |                    |                       |                      |
| 86             | Gff. - Schon. | Heinrich Magdalena<br>E & F . . . . . | . . .                            | E. Zelmin . . . .   | 135 a/V            | J. Mikelson . . . . . | Upesgrihwe.          |
| 87             | "             | Haynasch E & F . . .                  | . . .                            | J. Jesper . . . . . | 136 n/V            | J. Pettack . . . . .  | Haynasch             |
| <b>I</b>       |               |                                       |                                  |                     |                    |                       |                      |
| 88             | Gff. - Schon. | Ilu E & F . . . . .                   | . . .                            | J. Treynann . . .   | 106 n/V            | J. Liewa & Andere .   | Orrenhof.            |

| N <sup>o</sup> | Bauart.      | Namen der Schiffe.              | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer. | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.                       | Wohnsitz der Rheder.            |
|----------------|--------------|---------------------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------------------------|---------------------------------|
| 89             | 3-m. Schon.  | Imperator E & F . .             | HDBC                             | S. Behrsin . .      | 349 n/V            | J. Martinson . . . .                    | Gutmansbach.                    |
| 90             | 3-m. Gff.-S. | Indrik E & F . . . .            | . . . .                          | F. Damkaln . .      | 219 a/V            | J. Damkaln . . . . .                    | Kaleten.                        |
| 91             | "            | Ingersoll E & F . . . .         | . . . .                          | D. C. Martinson     | 197 n/V            | D. C. Martinson . . .                   | Gutmansbach.                    |
| 92             | 3-m. Gff.-S. | <b>J</b><br>Jacob E & F . . . . | HRFS                             | K. Behrsin . . .    | 272 n/V            | J. Osolin & Gebr.<br>Mikelson . . . . . | Salismünde resp. Hay-<br>nasch. |
| 93             | "            | Jadwiga E & F . . .             | . . . .                          | J. Kraukle . . .    | 299 a/V            | J. Osolin & J. Kraukle                  | Salismünde.                     |
| 94             | 3-m. Schon.  | Jacob & Catharina E & F         | MBWR                             | J. Rosenberg . .    | 305 n/V            | J. Dombrowsky . . .                     | Riga.                           |
| 95             | 3-m. Gff.-S. | Jacob Maria E & F .             | HRDN                             | vacant . . . . .    | 319 a/V            | J. Stahl & Andere . .                   | Kaleten.                        |
| 96             | "            | Jahsep E & F . . . .            | HBFC                             | Vogel . . . . .     | 284 n/V            | do. . . . .                             | do.                             |
| 97             | Gff.-Schon.  | Janis E & F . . . . .           | . . . .                          | Masapsche . . .     | 122 a/V            | J. Masapsche . . . .                    | Angern.                         |
| 98             | 3-m. Gff.-S. | Janow . . . . .                 | MBCH                             | J. Ehrmann . . .    | 167 n/V            | Gebr. Mikelson . . . .                  | Haynasch.                       |
| 99             | "            | Jautris E & F . . . .           | . . . .                          | J. Grünberg . . .   | 178 "              | J. Grünberg . . . . .                   | Upesgrihwe.                     |
| 100            | Gff.-Schon.  | Johannes E & F . . .            | HKJT                             | G. Norit . . . . .  | 196 "              | J. & F. Martinson . .                   | Sussikas resp. Windau.          |
| 101            | "            | John Ann E & F . . .            | MLKN                             | vacant . . . . .    | 158 a/V            | J. Mikelsons Erben .                    | Haynasch.                       |
| 102            | "            | John Emil E & F . . .           | HKJR                             | Jacobsohn . . . .   | 161 "              | L. Jacobsohn . . . . .                  | Margrafen.                      |
| 103            | 3-m. Gff.-S. | Jonathan E & F . . .            | HBJL                             | Slesser . . . . .   | 296 "              | J. Jansohns Erben & And.                | Riga.                           |
| 104            | "            | Julie Marie E & F . .           | HBFG                             | Siljewitsch . . . . | 248 n/V            | G. & J. Muzneek . .                     | Wandsen.                        |
| 105            | Bark.        | Juno E . . . . .                | HPFD                             | C. Blase . . . . .  | 374 a/V            | J. Blase . . . . .                      | Windau.                         |
| 106            | 3-m. Gff.-S. | Jupiter E & F . . . .           | HNQS                             | A. Eichen . . . .   | 305 n/V            | J. Markson . . . . .                    | Orrenhof.                       |



| N <sup>o</sup> | Bauart.      | Namen der Schiffe.                | Unterscheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer. | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.                       | Wohnsitz der Rheder.          |
|----------------|--------------|-----------------------------------|-----------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------------------------|-------------------------------|
| 107            | 3-m. Gff.-S. | <b>K</b><br>Karal E & F . . . .   | HDCJ                        | M. Sandberg . .     | 260 a/V            | M. Bahrsch & A. Jost                    | Merseref resp. Ugun-<br>zeem. |
| 108            | 3-m. Schon.  | Kaupo E & F . . . .               | . . . .                     | S. Reison . . .     | 287 n/V            | K. Sweigsue, A Niz-<br>mann & Cons. . . | Riga resp. Ruthern.           |
| 109            | 3-m. Gff.-S. | Kauss E & F . . . .               | . . . .                     | J. Krastin . . .    | 249 "              | K. Lohnfeldt & J.<br>Fischer . . . . .  | Kesterzeem.                   |
| 110            | Gff.-Schon.  | Korentus E & F . . . .            | . . . .                     | L. Busch . . . .    | 88 "               | L. Busch & Andere .                     | Arensburg.                    |
| 111            | "            | Kristap E & F . . . .             | . . . .                     | vacant . . . .      | 158 a/V            | E. Mahlberg & M. Treu                   | Riga.                         |
| 112            | "            | Kursemlueks E & F . . . .         | HBJF                        | Plantz . . . . .    | 244 n/V            | G. & J. Muzneek . .                     | Wandsen.                      |
| 113            | 3-m. Gff.-S. | Kalpi E & F . . . .               | . . . .                     | M. Puling . . . .   | 246 "              | M. Puling & Andere                      | Ugunzeem.                     |
| 114            | "            | Karl E & F . . . . .              | . . . .                     | P. Baumann . .      | 163 "              | A. Martinson & K.<br>Angelson . . . . . | Wandsen.                      |
| 115            | 3-m. Schon.  | <b>L</b><br>Latwija E & F . . . . | HDBQ                        | Purin . . . . .     | 428 a/V            | J. Damkalm . . . . .                    | Kaleten.                      |
| 116            | 3-m. Gff.-S. | Lembit E & F . . . .              | HBLR                        | W. Krankle . . .    | 284 "              | M. Klein . . . . .                      | Orrenhof.                     |
| 117            | 3-m. Schon.  | Lennok E & F . . . .              | HNGR                        | Meyer . . . . .     | 338 n/V            | do. . . . .                             | do.                           |
| 118            | "            | Lenu E & F . . . . .              | . . . .                     | A. Grant . . . . .  | 329 "              | O. Grant & Andere .                     | Dreimansdorf.                 |
| 119            | 3-m. Gff.-S. | Leep E & F . . . . .              | . . . .                     | M. Leep . . . . .   | 255 "              | M. Leep . . . . .                       | Upesgrihwe.                   |
| 120            | Gff.-Schon.  | Ligo F . . . . .                  | . . . .                     | vacant . . . . .    | 95 "               | F. Ems & Andere . .                     | Kürbis.                       |

| N <sup>o</sup> | Bauart.       | Namen der Schiffe.           | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer.   | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.       | Wohnsitz der Rheder.                  |
|----------------|---------------|------------------------------|----------------------------------|-----------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------------------|
| 121            | 3-m. Gff.-S.  | Lilly E & F . . . . .        | HNQM                             | Tomson . . . . .      | 293 n/V            | J. Martinson & Andere   | Sussikas.                             |
| 122            | Gff. - Schon. | Lina E & F . . . . .         | HNQC                             | A. Bergmann . . . . . | 101 a/V            | C. Seeberg . . . . .    | Riga.                                 |
| 123            | "             | Lina E & F . . . . .         | . . . . .                        | Mikkenberg . . . . .  | 145 "              | M. Mikkenberg & And.    | Katentok.                             |
| 124            | 3-m. Schon.   | Linda E & F . . . . .        | HRFL                             | Lorenz . . . . .      | 296 n/V            | M. Klein . . . . .      | Orrenhof.                             |
| 125            | 3-m. Gff.-S.  | Lisette E & F . . . . .      | . . . . .                        | Jankewitz . . . . .   | 175 "              | J. Kreuzberg . . . . .  | Kaleten.                              |
| 126            | "             | Livadia E & F . . . . .      | HKRP                             | Ottomer . . . . .     | 277 a/V            | E. Moritz & C. Ottomer  | Dondangen.                            |
| 127            | Gff. - Schon. | Lucas E & F . . . . .        | HBM                              | H. Tönnison . . . . . | 202 "              | H. Tönnison . . . . .   | Pernau.                               |
| <b>M</b>       |               |                              |                                  |                       |                    |                         |                                       |
| 128            | Gff. - Schon. | Madeira E & F . . . . .      | . . . . .                        | M. Krumin . . . . .   | 158 n/V            | K. Friedenwald & And.   | Rojen.                                |
| 129            | "             | Magdalena F . . . . .        | HKPS                             | P. Weinberg . . . . . | 165 a/V            | P. Weinberg . . . . .   | Ploenenhof.                           |
| 130            | 3-m. Gff.-S.  | Markus E & F . . . . .       | HRDS                             | E. Reinberg . . . . . | 272 "              | J. Dankaln & Andere     | Kaleten.                              |
| 131            | Gff. - Schon. | Maria E & F . . . . .        | HKQW                             | vacant . . . . .      | 162 "              | J. Preedolin . . . . .  | Feliksberg.                           |
| 132            | 3-m. Schon.   | Marie Anna E & F . . . . .   | MBGF                             | E. Ertin . . . . .    | 255 "              | E. Ertin . . . . .      | Riga.                                 |
| 133            | Gff. - Schon. | Marie E & F . . . . .        | . . . . .                        | J. Kirstein . . . . . | 108 "              | J. Kirstein & Jaunsem   | Peterskapelle, resp.<br>Dubbeln.      |
| 134            | "             | Mars E & F . . . . .         | HRDC                             | vacant . . . . .      | 165 "              | J. Faulbaum's Erben     | Riga.                                 |
| 135            | "             | Mars E & F . . . . .         | HMSB                             | J. Graud . . . . .    | 175 "              | J. Graud . . . . .      | Ploenenhof.                           |
| 136            | 3-m. Gff.-S.  | Martha E & F . . . . .       | . . . . .                        | M. Grünberg . . . . . | 278 n/V            | G. Sadowsky & Andere    | Angern.                               |
| 137            | "             | Martha Maria E & F . . . . . | HNGF                             | Martinson . . . . .   | 259 "              | J. Martinson & Muischul | Gutmannsbach, resp.<br>Peterskapelle. |



| N <sup>o</sup> | Bauart.       | Namen der Schiffe.     | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer. | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.        | Wohnsitz der Rheder. |
|----------------|---------------|------------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|----------------------|
| 138            | 3-m. Gff.-S.  | Martin Eduard E & F    | . . .                            | vacant . . . .      | 277 a/V            | Schiff.-Ges. „Austra“    | Riga.                |
| 139            | Gff. - Schon. | Martin Michael E & F   | HKSP                             | Martinson . . . .   | 238 „              | F. Weide . . . . .       | Haynasch.            |
| 140            | 3-m. Gff.-S.  | Martin Gust E & F.     | HKVF                             | K. Wack . . . .     | 221 n/V            | M. Brunsleep . . . .     | Wandsen.             |
| 141            | 3-m. Schon.   | Martinson E & F . .    | HQBL                             | J. Leelkalm . . . . | 411 a/V            | Leelkalm . . . . .       | Kürbis.              |
| 142            | 3-m. Gff.-S.  | Mathews E & F . . .    | HRDP                             | Plautz . . . . .    | 262 „              | J. & G. Muzneek . .      | Wandsen.             |
| 143            | 3-m. Schon.   | Mats E & F . . . . .   | HCBW                             | A. Uttopärt . . . . | 293 n/V            | O. & R. Grant & Uttopärt | Orrenhof.            |
| 144            | Gff. - Schon. | Melior E & F . . . .   | . . .                            | vacant . . . . .    | 47 n/V             | J. R. Weide . . . . .    | Haynasch.            |
| 145            | 3-m. Schon.   | Mercator E & F . . .   | HBGL                             | vacant . . . . .    | 370 a/V            | M. & J. Weide . . . .    | do.                  |
| 146            | Gff. - Schon. | Mersragzeems E & F     | HBLV                             | vacant . . . . .    | 184 „              | L. Jacobsohn & Andere    | Margrafen.           |
| 147            | Schoner.      | Mery E & F . . . . .   | . . .                            | O. Meyer . . . . .  | 143 n/V            | M. Meyer & Andere .      | Haynasch.            |
| 148            | Gff. - Schon. | Michael E & F . . . .  | MLKW                             | F. Käösar . . . .   | 100 „              | J. Mikelsohn's Erben     | do.                  |
| 149            | Gff. - Schon. | Mikelson E & F . . .   | . . .                            | J. Leija . . . . .  | 136 „              | M. Mikelson . . . . .    | Ugunzeem.            |
| 150            | 3-m. Gff.-S.  | Mikus E & F . . . . .  | HDBN                             | Martinkalm . . . .  | 254 „              | A. Martinkalm & A.       |                      |
| 151            |               | Milda E & F . . . . .  | . . .                            | M. Kalm . . . . .   | 213 „              | Angelson . . . . .       | Wandsen.             |
| 152            | Gff. - Schon. | Minor E & F . . . . .  | . . .                            | F. Kugeneek . . . . | 163 „              | K. Lohnfeld & Andere     | Angern.              |
| 153            | „             | Molodez E & F . . . .  | . . .                            | Rosent . . . . .    | 96 „               | F. Kugeneek & Andere     | Kaleten.             |
| 154            | „             | Monitor E & F . . . .  | . . .                            | B. Rikart . . . . . | 108 „              | J. & M. Weide . . . .    | Haynasch.            |
|                |               |                        |                                  |                     |                    | J. R. Weide . . . . .    | do.                  |
| 155            | 3-m. Gff.-S.  | Nabra E & F . . . . .  | HDBF                             | Kreutzberg . . . .  | 261 n/V            | F. Lerch & K. Puhlin     | Ugunzeem.            |
| 156            | „             | Neptun E & F . . . . . | HKSC                             | Uttopärt . . . . .  | 239 a/V            | R. & O. Grant . . . .    | Orrenhof.            |

N

| N <sup>o</sup> | Bauart.      | Namen der Schiffe.    | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer. | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.       | Wohnsitz der Rheder. |
|----------------|--------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------|-------------------------|----------------------|
| 157            | 3-m. Schon.  | Nimrod E & F . . .    | HRDL                             | M. Abolin . . .     | 391 a/V            | P. Anderson . . . .     | Ruthern.             |
| 158            | 3-m. Gff.-S. | Noas E & F . . . .    | HBDM                             | M. Stahl . . . .    | 258 n/V            | J. Stahl & J. B. Berlin | Wandsen resp. Rojen. |
| 159            | "            | Noas E & F . . . .    | HPFC                             | Sneedse . . . .     | 334 a/V            | J. Ehkis & Andere .     | Adiamünde.           |
| 160            | Gff.-Schon.  | Nora . . . . .        | . . . .                          | vacant . . . . .    | 52 n/V             | P. Wiedemanns Wittwe    | Salismünde.          |
| <b>O</b>       |              |                       |                                  |                     |                    |                         |                      |
| 161            | 3-m. Gff.-S. | Olga E & F . . . .    | JQWG                             | J. Puhlin . . . .   | 266 a/V            | Gebr. Puhlin . . . .    | Ugunzeem.            |
| 162            | Gff.-Schon.  | Olga Emilie E & F.    | HKNJ                             | D. Romanow . . .    | 123 "              | D. Romanow . . . .      | Libau.               |
| 163            | "            | Orest E & F . . . .   | HKJW                             | A. Masapsche . .    | 139 "              | A. Ehrmanson . . . .    | Angern.              |
| 164            | 3-m. Schon.  | Orient E & F . . . .  | HBDN                             | Z. Melbard . . . .  | 456 n/V            | Schiff.-Ges. „Austra“   | Riga.                |
| 165            | "            | Otto E & F . . . .    | HRFP                             | H. Laur . . . . .   | 299 "              | J. Martinson . . . .    | Gutmannsbach.        |
| 166            | "            | Ottomar E & F . . .   | MLNT                             | A. Jacobsohn . . .  | 325 a/V            | O. Grant . . . . .      | Orrenhof.            |
| 167            | "            | Ottomar E & F . . .   | . . . .                          | M. Meyer . . . . .  | 275 n/V            | A. Klein & Andere .     | Pernau.              |
| 168            | "            | Omer . . . . .        | HDEM                             | J. Kangar . . . .   | 278 "              | O. Grant & Andere .     | do.                  |
| 169            | Gff.-Schon.  | Olga . . . . .        | . . . .                          | D. Strautin . . . . | 98 "               | D. Strautin . . . . .   | Kaleten.             |
| <b>P</b>       |              |                       |                                  |                     |                    |                         |                      |
| 170            | Gff.-Schon.  | Paul E & F . . . . .  | . . . .                          | S. Puhlin . . . . . | 198 a/V            | Gebrüder Puhlin . . .   | Ugunzeem             |
| 171            | "            | Paul E & F . . . . .  | . . . .                          | K. Gallin . . . . . | 121 "              | M. Bahrsch & K. Gallin  | Merseref.            |
| 172            | Schoner      | Paulus E & F . . . .  | HBDQ                             | F. Weidemann . . .  | 199 "              | P. Benkis Erben . . .   | Adiamünde            |
| 173            | 3-m. Gff.-S. | Pauline E & F . . . . | . . . .                          | M. Krinkell . . . . | 257 "              | J. Damkalin . . . . .   | Kaleten.             |



| N <sup>o</sup> | Bauart.        | Namen der Schiffe.    | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer. | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.     | Wohnsitz der Rheder.        |
|----------------|----------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------------|
| 174            | Gff. - Schon.  | Pauline E & F . . . . | . . . .                          | A. Ricks . . . .    | 115 n/V            | J. Tear & Andere . .  | Kilkond.                    |
| 175            | 3-m. Gff.-S.   | Peter E & F . . . .   | HRFK                             | J. Erhardt . . . .  | 245 "              | J. Mikelsons Erben .  | Haynasch.                   |
| 176            | Gff. - Schon.  | Peter Lidia E & F .   | . . . .                          | R. Putsel . . . .   | 139 a/V            | J. Grell . . . . .    | Riga.                       |
| 177            | "              | Petrus E & F . . . .  | HBKW                             | J. Trumpe . . . .   | 149 "              | v. Stryk . . . . .    | do.                         |
| 178            | 3-m. Gff.-S.   | Pittan E & F . . . .  | HCBT                             | J. Sniker . . . .   | 305 "              | A. Weide's Erben . .  | Haynasch.                   |
| 179            | "              | Polar E & F . . . .   | . . . .                          | P. Girtban . . . .  | 228 "              | M. Berg & J. Girtban  | Margrafen resp.<br>Wandsen. |
| 180            | Gff. - Schoner | Polarus E & F . . . . | . . . .                          | J. Lindenberg .     | 150 "              | J. Kahpkaln . . . . . | Kaleten.                    |
| 181            | "              | Puhkis E & F . . . .  | . . . .                          | vacant . . . . .    | 117 "              | F. Lerch & Andere .   | Ugunzeem.                   |
| 182            | 3-m. Gff.-S.   | Publin E & F . . . .  | JRBQ                             | M. Jacobson . .     | 306 "              | J. Puhlin . . . . .   | Nurnhusen.                  |
| <b>R</b>       |                |                       |                                  |                     |                    |                       |                             |
| 183            | Gff. - Schon.  | Regina E & F . . . .  | . . . .                          | Brinkmann . . .     | 147 n/V            | Geb. Tschaun & Co.    | Sussikas.                   |
| 184            | "              | Regulus E & F . . . . | . . . .                          | vacant . . . . .    | 125 a/V            | J. Markson . . . . .  | Orrenhof.                   |
| 185            | 3-m. Schon.    | Regulus E & F . . . . | HSBS                             | C. Bauer . . . .    | 348 n/V            | A. W. Weide . . . . . | Haynasch.                   |
| 186            | 3-m. Gff.-S.   | Reinhard E & F . . .  | . . . .                          | Werner . . . . .    | 245 a/V            | Fr. Ehrhardt & Andere | Rote Düna resp. Riga        |
| 187            | "              | Reinwald E & F . . .  | . . . .                          | K. Reinwald . .     | 223 n/V            | R. Reinwald . . . . . | Rojen.                      |
| 188            | "              | Riga E & F . . . . .  | HBKV                             | vacant . . . . .    | 299 a/V            | J. Schnore & Andere   | Ruthern.                    |
| 189            | "              | Rigel E & F . . . . . | . . . .                          | E. Indrikson . .    | 159 n/V            | M. Barsch & Andere    | Margrafen.                  |
| 190            | 3-m. Schon.    | Rinuschen E & F . . . | MBSN                             | S. Lasis . . . . .  | 298 a/V            | S. Lasis . . . . .    | Riga.                       |
| 191            | 3-m. Gff.-S.   | Roja E & F . . . . .  | HKRB                             | vacant . . . . .    | 292 "              | Dunkel & Andere . .   | Rojen.                      |

| N <sup>o</sup> . | Bauart.       | Namen der Schiffe.     | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer.  | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.                     | Wohnsitz der Rheder.              |
|------------------|---------------|------------------------|----------------------------------|----------------------|--------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| 192              | Gff. - Schon. | Rojenceek E & F. . . . | . . . .                          | Oschmuzneek . . . .  | 123 n/V            | C. Wilgrees & F.<br>Rosehkaln . . . . | Rojen.                            |
| 193              | "             | Rouis E & F . . . .    | . . . .                          | A. Thamel . . . .    | 136 "              | G. Münder . . . .                     | Markgrafen.                       |
| 194              | "             | Rosalie E & F. . . .   | PMFB                             | vacant . . . .       | 216 a/V            | M. Kirstein . . . .                   | Peterskapelle.                    |
| 195              | "             | Rudens E & F. . . .    | . . . .                          | K. Sanderson . . . . | 100 "              | J. Puhlin . . . .                     | Nurmhusen.                        |
| 196              | "             | Ruhkis E & F. . . .    | . . . .                          | K. Fischer . . . .   | 117 "              | K. Fischer & Andere                   | Angern.                           |
| 197              | 3-m. Schon.   | Rute E & F. . . .      | . . . .                          | Kaija . . . .        | 348 n/V            | J. Ehkis & Andere .                   | Adiamünde.                        |
| 198              | "             | Rudolf E & F. . . .    | . . . .                          | J. Drehsin . . . .   | 346 "              | P. Legsdin & Cons. .                  | do.                               |
| <b>S</b>         |               |                        |                                  |                      |                    |                                       |                                   |
| 199              | 3-m. Gff.-S.  | Salme E & F . . . .    | HRFG                             | Padimeister . . . .  | 279 a/V            | J. Kristenbrun . . . .                | Kasperwik.                        |
| 200              | "             | Saturn E & F. . . .    | HBLJ                             | A. Kongs . . . .     | 198 n/V            | J. Markson . . . .                    | Orrenhof.                         |
| 201              | "             | Seedonis E & F. . . .  | HDC                              | Pikschen . . . .     | 217 "              | F. Martinson & K.<br>Sandfeld . . . . | Windau resp. Don-<br>dang Gipken. |
| 202              | "             | Seemel E & F. . . .    | . . . .                          | K. Gärtner . . . .   | 196 "              | K. Meier & Andere .                   | Rojen.                            |
| 203              | Gff. - Schon. | Semneek E & F. . . .   | . . . .                          | P. Berg. . . .       | 143 "              | M. Berg . . . .                       | Angern.                           |
| 204              | 3-m. Gff.-S.  | Settie E & F. . . .    | JRCB                             | E. Kaddakas . . . .  | 216 "              | E. Kaddakas . . . .                   | Ustj-Dwinsk.                      |
| 205              | Gff. - Schon. | Sibens E & F. . . .    | HBJP                             | Wentenber . . . .    | 196 a/V            | Gebr. Puhlin . . . .                  | Ugunzeem.                         |
| 206              | 3-m. Gff.-S.  | Sinams E & F. . . .    | HDBV                             | P. Anson . . . .     | 248 n/V            | K. Puhlin & Andere                    | do.                               |
| 207              | "             | Spica E & F. . . .     | HDCF                             | vacant . . . .       | 228 "              | Gebr. Grihwan . . . .                 | Dondangen.                        |
| 208              | Gff. - Schon. | Stahl E & F. . . .     | . . . .                          | B. Stahl . . . .     | 188 a/V            | J. Stahl . . . .                      | Kaleten.                          |



| Nº       | Bauart.      | Namen der Schiffe.    | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer. | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.                    | Wohnsitz der Rheder. |
|----------|--------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------------------|----------------------|
| 209      | 3-m. Gff.-S. | Stars E & F . . . .   | JRCP                             | P. Jurgenberg .     | 235 n/V            | M. Morgenstern &<br>Andere . . . . . | Ugunzeem.            |
| 210      | "            | Sweiks E & F . . . .  | HBLD                             | Thomsen . . . .     | 265 a/V            | Gebr. Puhlin . . . . .               | do.                  |
| 211      | "            | Swiks E & F . . . .   | HDCB                             | E. Weinberg . .     | 192 n/V            | J. Puhlin . . . . .                  | Nurmhusen.           |
| 212      | "            | Selma E & F . . . .   | . . .                            | M. Kurger . . .     | 151 "              | E. Grant & Andere .                  | Haynasch.            |
| 213      | Gff.-Schon.  | Sojus . . . . .       | . . .                            | R. Lossmann . .     | 91 "               | R. Wihtol & Andere                   | Salismünde.          |
| <b>T</b> |              |                       |                                  |                     |                    |                                      |                      |
| 214      | Gff.-Schon.  | Tanita E & F . . . .  | . . .                            | Kruhmin . . . .     | 142 a/V            | J. Sakkar . . . . .                  | Rojen.               |
| 215      | 3-m. Gff.-S. | Tehwtija E & F . . .  | HRCQ                             | J. Martinson . .    | 305 "              | J. Damkaln . . . . .                 | Kaleten.             |
| 216      | "            | Trina Cecilie E & F   | . . .                            | F. R. Andrus . .    | 255 "              | M. Fischer & Andere                  | Angern.              |
| <b>U</b> |              |                       |                                  |                     |                    |                                      |                      |
| 217      | 3-m. Gff.-S. | Ugunzeems E & F . .   | HNGB                             | K. Paulowsky . .    | 267 a/V            | Gebr. Puhlin . . . . .               | Ugunzeem.            |
| 218      | Gff.-Schon.  | Upesgrihwe E & F . .  | . . .                            | H. Salming . . .    | 228 "              | H. Salming . . . . .                 | Riga.                |
| 219      | 3-m. Gff.-S. | Uranus E & F . . . .  | HBLK                             | Pödder . . . . .    | 298 n/V            | R. & M. Grant . . .                  | Orrenhof.            |
| 220      | Gff.-Schon.  | Uszihtiba E & F . . . | . . .                            | vacant . . . . .    | 137 a/V            | J. Scheiner & Andere                 | Melsillen.           |
| <b>V</b> |              |                       |                                  |                     |                    |                                      |                      |
| 221      | 3-m. Schon.  | Vega E & F . . . . .  | . . .                            | P. Ansack . . .     | 283 n/V            | J. Markson & Grant.                  | Orrenhof.            |
| 222      | "            | Venus . . . . .       | . . .                            | R. Kalnin . . .     | 152 "              | R. Kalnin . . . . .                  | Salis.               |

| N <sup>o</sup> | Bauart.      | Namen der Schiffe.                                                                                                                                                                                                  | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer. | Register-<br>Tons. | Namen der Rheder.      | Wohnsitz der Rheder. |
|----------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------|------------------------|----------------------|
| 223            | 3-m. Gff.-S. | <b>W</b><br>Walgalzeems E & F.<br>Widwud E & F . . .<br>Wilhelm E & F . . .<br>Wilhelm E & F . . .<br>Witrop F . . . . .<br>Wladimir E & F . .<br>Woldemar E & F . .<br>Walter E & F . . . .<br>Welda E & F . . . . | HRCT                             | Brunsleep . . .     | 260 n/V            | M. Brunsleep & And.    | Wandsen.             |
| 224            | "            |                                                                                                                                                                                                                     | . . .                            | P. Melbard . . .    | 249 "              | P. Anderson & Andere   | Ruthern.             |
| 225            | "            |                                                                                                                                                                                                                     | . . .                            | vacant . . . . .    | 216 "              | E. Moritz & Andere     | Dondangen.           |
| 226            | "            |                                                                                                                                                                                                                     | LJFS                             | Uttopärt . . . .    | 232 a/V            | M. Grant . . . . .     | Orrenhof.            |
| 227            | Gff.-Schon.  |                                                                                                                                                                                                                     | . . .                            | Leelkahn . . . .    | 115 "              | A. Norit . . . . .     | Kürbis.              |
| 228            | 3-m. Gff.-S. |                                                                                                                                                                                                                     | HNGF                             | B. Ohsolin . . .    | 251 "              | B. Ohsolin . . . . .   | Mühlgraben.          |
| 229            | Gff.-Schon.  |                                                                                                                                                                                                                     | . . .                            | A. Freimann . .     | 128 "              | A. Freimann . . . .    | Dondangen.           |
| 230            | 3-m. Gff.-S. | <b>Z</b><br>Zenith E & F . . . .<br>Zeriba E & F . . . .                                                                                                                                                            | . . .                            | M. Kongs . . . .    | 160 n/V            | O. & R. Grant . . .    | Orrenhof.            |
| 231            | Gff.-Schon.  |                                                                                                                                                                                                                     | . . .                            | K. Romanow . .      | 99 "               | J. Sack & Andere . .   | Margrafen.           |
| 232            | Gff.-Schon.  |                                                                                                                                                                                                                     | . . .                            | J. Kirschstein .    | 198 a/V            | J. Kirschstein . . . . | Rojen.               |
| 233            | 3-m. Gff.-S. |                                                                                                                                                                                                                     | HRCF                             | Kruhming . . .      | 315 "              | Gebrüder Puhlin . . .  | Ugunzeem.            |

Im Jahre 1904 verloren und verkauft 9 Schiffe mit 1,955 Reg.-Tons.

" " 1904 neu hinzugekommen 19 " 3,631 "

Demnach sind zu Riga verzeichnet: 233 Segelschiffe mit 52,706 Reg.-Tons.

Davon gehörten 29 Segelschiffe mit 7,542 Reg.-Tons in Riga ansässigen Rhedern

3 " 722 " sowohl Rigaer als auch auswärtigen Rhedern.

201 " 44,442 " in Livland und Kurland ansässigen Rhedern.



## See-Dampfer.

| Nr. | Correspondent-Rheder.            | Flagg.-Nr. | Namen der Schiffe.                         | Unter-<br>scheidungs-<br>Signal. | Namen der Schiffer. | Nominal-<br>Pferde-<br>stärke. | Register-<br>Tons. |
|-----|----------------------------------|------------|--------------------------------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------|
| 1   | Helmsing & Grimm                 | .          | Xenia.                                     | S                                | HRDY                | 350                            | 2143,50 n/V        |
| 2   | do.                              | .          | Betty.                                     | S                                | HPVW                | 257                            | 1644,70 "          |
| 3   | do.                              | .          | Sigrid.                                    | S                                | HBPP                | 218                            | 1272,28 "          |
| 4   | do.                              | .          | Dagmar.                                    | S                                | HGPF                | 215                            | 1229,65 "          |
| 5   | do.                              | .          | Katie.                                     | S                                | HKCM                | 215                            | 1225,62 "          |
| 6   | do.                              | .          | Erika.                                     | S                                | HKCL                | 215                            | 1258,55 "          |
| 7   | do.                              | .          | Anna.                                      | S                                | HBFK                | 189                            | 1098, — "          |
| 8   | do.                              | .          | Olga.                                      | S                                | HBFN                | 187                            | 888,97 "           |
| 9   | do.                              | .          | Vera.                                      | S                                | HBFM                | 134                            | 693,60 "           |
| 10  | do.                              | .          | Welkij Knjas Alexan-<br>der Michailowitsch | S                                | HBIM                | 255                            | 855 "              |
| 11  | do.                              | .          | Sergej.                                    | S                                | HKGF                | 255                            | 857 "              |
| 12  | do.                              | .          | Michail.                                   | S                                | HKCN                | 255                            | 832 "              |
| 13  | do.                              | .          | Mary.                                      | S                                | MKRC                | 125                            | 596 "              |
| 14  | Gebr. Seeberg                    | .          | General Zimmermann                         | S                                | .                   | 160                            | 756 "              |
| 15  | do.                              | .          | General Radetzky                           | S                                | .                   | 150                            | 721 "              |
| 16  | do.                              | .          | Graf Todleben.                             | S                                | .                   | 160                            | 742 "              |
| 17  | do.                              | .          | Graf Tolstoi.                              | S                                | .                   | 150                            | 686 "              |
| 18  | Rig. Dampfschiffahrts-Gesellsch. | 7          | Hurricane.                                 | S                                | HKLM                | 110                            | 562,08 "           |
| 19  | do.                              | 5          | Imperat. Nicolai II                        | S                                | HBLG                | 150                            | 544,25 "           |
| 20  | do.                              | 8          | Constantin.                                | S                                | HRCM                | 100                            | 465,68 "           |
| 21  | do.                              | 2          | Düna.                                      | S                                | MBHV                | 80                             | 327,17 "           |
| 22  | do.                              | 4          | Riga.                                      | S                                | MBGT                | 80                             | 279,51 "           |

st.

c.

## Bugsir- und Fluss-Dampfer.

| N <sup>o</sup> | Correspondent-Rheder.                   | Flaggen-<br>Nummer. | Namen der Schiffe. | Namen der Schiffer. | Nominal-<br>Pferde-<br>stärke. | Register-<br>Tons. |
|----------------|-----------------------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------|
| 1              | Administration des Rigasch. städtischen |                     |                    |                     |                                |                    |
| 2              | Dampferverkehrs                         | .                   | A                  | H. Klock            | 16                             | 12 a/V             |
| 3              | do.                                     | .                   | B.                 | M. Ohsolin          | 16                             | 12 "               |
| 4              | do.                                     | .                   | C.                 | J. Musikant         | 16                             | 12 "               |
| 5              | do.                                     | .                   | D.                 | J. Sillin           | 16                             | 12 "               |
| 6              | do.                                     | .                   | E.                 | J. Scheffel         | 16                             | 12 "               |
| 7              | do.                                     | .                   | F.                 | J. Spank            | 13                             | 6 "                |
| 8              | do.                                     | .                   | G.                 | J. Kihwe            | 13                             | 6 "                |
| 9              | do.                                     | .                   | H.                 | G. Autz             | 13                             | 6 "                |
| 10             | do.                                     | .                   | I.                 | H. Tschikst         | 17 <sup>1/2</sup>              | 6 "                |
| 11             | do.                                     | .                   | K.                 | H. Strupp           | 35                             | —                  |
| 12             | Rigaer Börsen-Comité.                   | 5                   | L.                 | H. Krause           | 35                             | —                  |
| 13             | do.                                     | 21                  | Hercules           | J. Plawneek         | 100                            | 56 a/V             |
| 14             | do.                                     | 4                   | Simson             | vacant              | 120                            | 109 "              |
| 15             | do.                                     | 58                  | Comet              | Smilga              | 12                             | 8 "                |
| 16             | do.                                     | 62                  | Planet             | Wigul               | 25                             | 14 "               |
| 17             | do.                                     | .                   | Hermark            | H. Koch             | 60                             | 30 "               |
| 18             | do.                                     | .                   | Zander             | Err                 | 60                             | 30 "               |
| 19             | Andreas Linde                           | 11                  | Rudolph Kerkovius  | G. Müller           | 60                             | 30 "               |
| 20             | Dampfschiffahrts-Gesell. A. Augsburg    | .                   | Mosquito           | A. Linde            | 45                             | 12 "               |
|                |                                         | .                   | Prima I.           | Sabass              | 10                             | 25 "               |

e.



| №  | Correspondent-Rheder.                | Flaggen-<br>Nummer. | Namen der Schiffe.      | Namen der Schiffer. | Nominal-<br>Pferde-<br>stärke. | Register-<br>Tons. |
|----|--------------------------------------|---------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------|
| 21 | Dampfschiffahrts-Gesell. A. Augsburg | .                   | Secunda II.             | Krasting            | 10                             | 25 a/V             |
| 22 | do.                                  | .                   | Agnes III.              | vacant              | 7 <sup>1/2</sup>               | 4 n/V              |
| 23 | do.                                  | .                   | Quarta IV.              | Sawitzky            | 3                              | 6 a/V              |
| 24 | do.                                  | .                   | Quinta V.               | Neverdowsky         | 3                              | 6 "                |
| 25 | do.                                  | .                   | Sexta VI.               | vacant              | 10                             | 25 "               |
| 26 | do.                                  | .                   | Septima VII.            | Sarring.            | 10                             | 25 "               |
| 27 | do.                                  | 52                  | Mitau VIII.             | E Kilp.             | 25                             | 40 "               |
| 28 | do.                                  | 25                  | Omnibus IX.             | vacant              | 25                             | 30 "               |
| 29 | do.                                  | 53                  | Paul X.                 | do.                 | 25                             | 18 "               |
| 30 | do.                                  | 22                  | Präcise XI.             | vacant              | 12                             | 18 "               |
| 31 | do.                                  | .                   | Woldemar Sperling XII   | Tschander.          | 30                             | 35 n/V             |
| 32 | do.                                  | 29                  | Express XIII.           | Scheibe.            | 15                             | 28 a/V             |
| 33 | do.                                  | 18                  | Riga-Bolderaa XIV       | Kajok               | 15                             | 28 "               |
| 34 | do.                                  | 57                  | Stintsee XV.            | vacant              | 10                             | 10 "               |
| 35 | do.                                  | .                   | Stadthpt. Kerkovius XVI | J. Kampe            | 30                             | 35 "               |
| 36 | do.                                  | .                   | Adolph Agthe XVII       | A. Krastin          | 62                             | 40 "               |
| 37 | do.                                  | .                   | Condor XVIII.           | Butte               | 75                             | —                  |
| 38 | do.                                  | 9                   | Adler XIX.              | vacant              | 21                             | 82 "               |
| 39 | do.                                  | .                   | Keckau XX.              | do.                 | 25                             | 15 "               |
| 40 | „Hermes“                             | 8                   | Aa                      | do.                 | 12                             | 10 "               |
| 41 | do.                                  | .                   | Hermes.                 | Klever              | 4                              | 8 "                |
| 42 | P. P. Stankewitz                     | 19                  | Activ                   | vacant              | 12                             | 6 "                |
| 43 | A. Strauch & M. Krühming             | 106                 | Dahlen                  | K. Berg             | 30                             | 50 "               |

| N <sup>o</sup> | Correspondent-Rheder.             | Flaggen-<br>Nummer. | Namen der Schiffe. | Namen der Schiffer  | Nominal-<br>Pferde-<br>stärke. | Register-<br>Tons. |
|----------------|-----------------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------------------|--------------------|
| 44             | A. Strauch & M. Kruhming          | 2354                | Bienenhof . . .    | Baumann . . .       | 12                             | 10 a/V             |
| 45             | do.                               | .                   | Hasenholm . . .    | Schagar-Kiess . . . | 14                             | 9 n/V              |
| 46             | do.                               | 3171                | Iwan. . . . .      | J. Bersing. . . . . | 12                             | 30 "               |
| 47             | do.                               | .                   | Katlekaln . . .    | J. Neiland. . . . . | 25                             | 24 "               |
| 48             | do.                               | 86                  | Alexander . . .    | Preis . . . . .     | 12                             | 10 a/V             |
| 49             | do.                               | .                   | Bobby . . . . .    | J. Berg. . . . .    | 11                             | 8 "                |
| 50             | do.                               | 214                 | Neptun . . . .     | G. Behrsing . . . . | 40                             | 21 "               |
| 51             | do.                               | .                   | Fritz . . . . .    | vacant . . . . .    | 8                              | —                  |
| 52             | K. Glasenapp . . .                | .                   | Anna . . . . .     | ? . . . .           | 16                             | 9 a/V              |
| 53             | And. Rone . . . . .               | .                   | Andreas . . . .    | Rone . . . . .      | 15                             | 9 "                |
| 54             | A. Oelrich & Co. . .              | 45                  | Baku . . . . .     | Apse . . . . .      | 12                             | 7 "                |
| 55             | Th. Pychlau . . . .               | .                   | Benkensholm . .    | Griekmann . . . .   | 25                             | 13 "               |
| 56             | Nowikow & Thiel . .               | 49                  | Blitz . . . . .    | vacant . . . . .    | 10                             | 5 "                |
| 57             | do. . . . .                       | 51                  | Mercur . . . . .   | Peterson . . . . .  | 18                             | 17 "               |
| 58             | M. Sapotnitzky & L. A. Wilenkin . | .                   | Anna . . . . .     | vacant . . . . .    | 8                              | 9 "                |
| 59             | do.                               | .                   | Max . . . . .      | do. . . . .         | 7                              | 6 "                |
| 60             | do.                               | .                   | Kodimo. . . . .    | do. . . . .         | 20                             | 5 "                |
| 61             | do.                               | .                   | Kurland . . . .    | do. . . . .         | 25                             | 22 "               |
| 62             | do.                               | .                   | Una . . . . .      | do. . . . .         | 25                             | 16 "               |
| 63             | M. F. Nesterow . . .              | .                   | Bravo . . . . .    | ? . . . .           | 8                              | —                  |
| 64             | do. . . . .                       | .                   | Rossija . . . . .  | ? . . . .           | 25                             | 22 a/V             |
| 65             | do. . . . .                       | .                   | Wolja Wladimir .   | ? . . . .           | 8                              | —                  |
| 66             | L. H. Jansohn . . . .             | .                   | Bruno . . . . .    | ? . . . .           | 1                              | —                  |



| N <sup>o</sup> | Correspondent-Rheder.                 | Flaggen-<br>Nummer. | Namen der Schiffe.    | Namen der Schiffer.         | Nominal-<br>Pferde-<br>stärke. | Register-<br>Tons. |
|----------------|---------------------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------|
| 67             | G. W. Schumann . . . . .              | 39                  | Wiking . . . . .      | Uder . . . . .              | 22                             | 7 a/V              |
| 68             | P. P. Berg . . . . .                  | 46                  | Wladimir . . . . .    | Berg . . . . .              | 12                             | 6 "                |
| 69             | Hans Bersin's Erben . . . . .         | .                   | Wolemus . . . . .     | ? . . . .                   | 18                             | —                  |
| 70             | J. M. Kurland . . . . .               | .                   | Hallo . . . . .       | Ruputz . . . . .            | 5                              | —                  |
| 71             | Robert Seeberg . . . . .              | 16                  | Union . . . . .       | J. Adamsohn . . . . .       | 32                             | 14 "               |
| 72             | do. . . . .                           | .                   | Wasserboot . . . . .  | H. Wimbe . . . . .          | 12                             | 18 n/V             |
| 73             | Baltischer Bergungs-Verein . . . . .  | 33                  | Solid . . . . .       | Krasting . . . . .          | 50                             | 23 a/V             |
| 74             | do. . . . .                           | 35                  | Düna . . . . .        | Osolin . . . . .            | 45                             | 60 n/V             |
| 75             | Chr. Kergalw . . . . .                | .                   | Delphin . . . . .     | H. Puckne . . . . .         | 18                             | 10 a/V             |
| 76             | Ernst Goetze . . . . .                | .                   | Elisabeth . . . . .   | Lahring . . . . .           | 17                             | —                  |
| 77             | do. . . . .                           | .                   | Maria . . . . .       | Rosenfeld . . . . .         | 6                              | 2 a/V              |
| 78             | do. . . . .                           | .                   | Robert . . . . .      | A. Rosenfeld . . . . .      | 35                             | 13 "               |
| 79             | F. A. Eiche . . . . .                 | .                   | Stern . . . . .       | ? . . . .                   | —                              | —                  |
| 80             | J. J. Frischmann . . . . .            | .                   | Sengaleets . . . . .  | ? . . . .                   | 20                             | 21 a/V             |
| 81             | Cementfabrik C. Ch. Schmidt . . . . . | .                   | Poderaa . . . . .     | Kranich . . . . .           | 18                             | —                  |
| 82             | A. Alsleben . . . . .                 | .                   | Irma . . . . .        | Chr. Tschuntschin . . . . . | 10                             | —                  |
| 83             | Gebrüder Fränkel . . . . .            | 44                  | Flora . . . . .       | Rudolph . . . . .           | 14                             | 6 a/V              |
| 84             | J. Lamek . . . . .                    | .                   | Krake . . . . .       | P. Adamsohn . . . . .       | 25                             | 16 "               |
| 85             | Gebr. Nesterow . . . . .              | .                   | Lastotschka . . . . . | ? . . . .                   | 4                              | 2 "                |
| 86             | do. . . . .                           | 69                  | Rabotnik . . . . .    | ? . . . .                   | 18                             | 8 "                |
| 87             | Marie H. Moldenhauer . . . . .        | .                   | Lucia . . . . .       | ? . . . .                   | 12                             | —                  |
| 88             | S. J. Fleisch . . . . .               | .                   | Liksna . . . . .      | ? . . . .                   | 2                              | —                  |
| 89             | A. A. Jansohn . . . . .               | .                   | Martin . . . . .      | A. Jansohn . . . . .        | 3                              | 4 "                |

| N <sup>o</sup> | Correspondent-Rheder.            | Flaggen-<br>Nummer. | Namen der Schiffe.  | Namen der Schiffer.     | Nominal-<br>Pferde-<br>stärke. | Register-<br>Tons. |
|----------------|----------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------|--------------------------------|--------------------|
| 90             | J. J. Udre . . . . .             | 3                   | Mobil . . . . .     | vacant . . . . .        | 16                             | 18 n/V             |
| 91             | J. J. Wange . . . . .            | .                   | Pawel . . . . .     | ? . . . .               | 10                             | 12 "               |
| 92             | W. A. Jocher . . . . .           | .                   | Joseph . . . . .    | ? . . . .               | 8                              | 10 a/V             |
| 93             | A. D. Trifonow . . . . .         | 40                  | Moskwa . . . . .    | W. Breede . . . . .     | 15                             | 8 "                |
| 94             | A. J. Weinberg . . . . .         | .                   | Maria . . . . .     | ? . . . .               | 4                              | —                  |
| 95             | Ind. Silberg . . . . .           | .                   | Mira . . . . .      | Ind. Silberg . . . . .  | 17                             | 19 "               |
| 96             | J. A. Wiegandt . . . . .         | .                   | Märk . . . . .      | A. Wiegandt . . . . .   | 8                              | 5 n/V              |
| 97             | J. Lügge . . . . .               | 41                  | Newa . . . . .      | J. Lügge . . . . .      | 30                             | 16 a/V             |
| 98             | do. . . . .                      | 43                  | Rota . . . . .      | Neuland . . . . .       | 12                             | 6 "                |
| 99             | A. Ballod . . . . .              | .                   | Nora . . . . .      | Sakke . . . . .         | 13                             | 9 "                |
| 100            | C. A. Linde . . . . .            | 20                  | Pilot . . . . .     | B. J. Griwing . . . . . | 35                             | 13 "               |
| 101            | Ang. Dombrowsky . . . . .        | 7                   | Parat . . . . .     | Mentz . . . . .         | 18                             | 10 "               |
| 102            | A. Strautmann . . . . .          | 48                  | Prima . . . . .     | vacant . . . . .        | 9                              | 4 "                |
| 103            | do. . . . .                      | .                   | Catharina . . . . . | Neuburg . . . . .       | 12                             | 9 "                |
| 104            | J. A. Reinberg . . . . .         | 36                  | Riga . . . . .      | Augustowsky . . . . .   | 35                             | 19 "               |
| 105            | Nic. Haarmann . . . . .          | 23                  | Rival . . . . .     | Sihpol . . . . .        | 16                             | 15 "               |
| 106            | E. F. Nesterow's Erben . . . . . | 54                  | Rjasan . . . . .    | J. Grünfeld . . . . .   | 22                             | 9 "                |
| 107            | Ph. Schapiro . . . . .           | .                   | Sylvia . . . . .    | J. Gulbe . . . . .      | 24                             | 12 n/V             |
| 108            | Rosenfeldt . . . . .             | .                   | Swet . . . . .      | ? . . . .               | 18                             | —                  |
| 109            | S. Schalit & M. Berlin . . . . . | .                   | Sinai . . . . .     | vacant . . . . .        | 14                             | 8 "                |
| 110            | J. L. Morr . . . . .             | .                   | Saturn . . . . .    | ? . . . .               | 10                             | —                  |
| 111            | A. P. Nessadomow . . . . .       | .                   | Udaloi . . . . .    | ? . . . .               | 20                             | 21 "               |
| 112            | M. Mironowitz . . . . .          | 70                  | Cito . . . . .      | ? . . . .               | 13                             | 7 a/V              |

e.



| N <sup>o</sup> | Correspondent-Rheder.                            | Flaggen-<br>Nummer. | Namen der Schiffe.  | Namen der Schiffer.  | Nominal-<br>Pferde-<br>stärke. | Register-<br>Tons. |
|----------------|--------------------------------------------------|---------------------|---------------------|----------------------|--------------------------------|--------------------|
| 113            | Beyer & Wannag . . . . .                         | .                   | Junge . . . . .     | vacant . . . . .     | 4                              | 8 a/V              |
| 114            | W. G. Fyn van Draat . . . . .                    | .                   | Hollandia . . . . . | Jürgensohn . . . . . | 28                             | 19 "               |
| 115            | do. . . . .                                      | .                   | Frisia . . . . .    | Ungur . . . . .      | 6                              | 6 "                |
| 116            | John Seeberg . . . . .                           | .                   | Jacob . . . . .     | Janusem . . . . .    | 30                             | 12 "               |
| 117            | do. . . . .                                      | .                   | Cesar . . . . .     | Lugge . . . . .      | 25                             | 10 "               |
| 118            | A. Taylor . . . . .                              | .                   | Victoria . . . . .  | vacant . . . . .     | 18                             | 20 "               |
| 119            | Paul M. Putnin. . . . .                          | .                   | Paul . . . . .      | M. Putning . . . . . | 32                             | 16 "               |
| 120            | W. Kleinberg . . . . .                           | 28                  | Mary . . . . .      | vacant . . . . .     | 36                             | 34 "               |
| 121            | do. . . . .                                      | .                   | Dwina . . . . .     | Udre . . . . .       | 8                              | 5 "                |
| 122            | A. Strauch & M. Kruhming . . . . .               | .                   | Argo . . . . .      | vacant . . . . .     | 2                              | —                  |
| 123            | do. . . . .                                      | 2349                | Strelack . . . . .  | do. . . . .          | 2                              | —                  |
| 124            | P. T. Radionow . . . . .                         | .                   | Hermann . . . . .   | ? . . . .            | 10                             | 7 n/V              |
| 125            | do. . . . .                                      | .                   | Leonid . . . . .    | ? . . . .            | 17                             | 5 "                |
| 126            | J. Dombrowsky . . . . .                          | .                   | Elisabeth . . . . . | Kalning. . . . .     | 8                              | 17 "               |
| 127            | Karl Rogge . . . . .                             | .                   | Mars . . . . .      | ? . . . .            | 1                              | —                  |
| 128            | A. Klein . . . . .                               | .                   | Wind . . . . .      | Weide . . . . .      | 80                             | 98 "               |
| 129            | „Prowodnik“ . . . . .                            | .                   | Prowodnik . . . . . | ? . . . .            | 1                              | —                  |
| 130            | Lange & Sohn . . . . .                           | .                   | Monteur . . . . .   | ? . . . .            | 20                             | 20 "               |
| 131            | G. J. Maling . . . . .                           | .                   | Poderaa . . . . .   | ? . . . .            | 8                              | 6 "                |
| 132            | H. Masura . . . . .                              | .                   | Hermann . . . . .   | ? . . . .            | 4                              | 14 "               |
| 133            | Gesellsch. d. Ilgezeensch. Wollweberei . . . . . | .                   | Skwirell . . . . .  | ? . . . .            | 5                              | 5 "                |
| 134            | Rigaer Baugesellschaft . . . . .                 | .                   | Ingenieur . . . . . | ? . . . .            | 8                              | 9 "                |